

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

III.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 FEBBRAIO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	5
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	5
Proposte di legge (Discussione e rinvio):	
FODERARO e CAIAZZA: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica, 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);	5
BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840)	5
PRESIDENTE	5, 7, 8, 9, 12, 17, 20
BIMA	6, 7, 8, 14, 16
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	6, 7
RIPAMONTI	7
SAMMARTINO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	8
CAVALLARO FRANCESCO, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	9
DEGLI ESPOSTI	12, 14
FODERARO	13, 14, 16
CURTI IVANO	17
CARADONNA	18
CATELLA	19
CROCCO	19
TODROS	20

La seduta comincia alle 9,30.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Basile Guido e Dagnino della X Commissione.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che intervengono alla seduta anche i deputati Foderaro e Bima, quali presentatori, rispettivamente, delle proposte di legge n. 1772 e 1840.

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa del deputato Foderaro ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772); e del deputato Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa degli onorevoli Foderaro e Caiazza: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sul-

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto. L'ordine del giorno prevede anche la discussione della proposta di legge d'iniziativa dell'onorevole Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada.

Le due proposte di legge non sono identiche, né trattano « materia identica », in quanto la prima ha una portata più limitata della seconda; sicché non è possibile esaminarle abbinatamente.

Però, i due progetti sono strettamente connessi e il giudizio sull'uno non può essere disgiunto dal giudizio sull'altro e quindi li esamineremo congiuntamente.

Il problema, al quale i provvedimenti si riferiscono, ha una portata, non solo nazionale, ma anche internazionale, e della questione si è interessata anche la Comunità Economica Europea, in sede di coordinamento delle portate e delle dimensioni dei mezzi di trasporto pesanti su strada.

Faccio anche presente che esiste una *raccomandazione*, in data 13 gennaio 1965, della Commissione raccomandazioni e pareri della Comunità Economica Europea, la quale, riferendosi ad un progetto di decreto del Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania con modifiche alle disposizioni in materia, chiede al Governo della Repubblica federale di rinviare l'entrata in vigore di detto progetto di decreto a dopo la riunione del Consiglio dei Ministri della Comunità, fissata per il 9 marzo 1965, per trattare materia di trasporti.

Ha chiesto la parola il deputato Bima che intende proporre questione sospensiva in relazione alla raccomandazione della Comunità Economica Europea di cui ho testé dato notizia.

Ricordo che, a norma dell'ultimo comma dell'articolo 89 del Regolamento, potranno parlare due deputati a favore della questione sospensiva posta, compreso il proponente, e due contro.

BIMA. Abbiamo ascoltato la comunicazione del nostro Presidente circa una raccomandazione della Comunità economica europea che ha bloccato una iniziativa legislativa del Parlamento tedesco, in quanto ha ritenuto che questa materia dei trasporti non sia di competenza delle singole legislazioni nazionali, ma degli organi del Mercato comune.

Questa raccomandazione ci impone, a mio avviso, una sospensiva a deliberare in mate-

ria da parte degli organi legislativi delle singole nazioni aderenti al M.E.C.

Desidererei quindi conoscere dal rappresentante del Governo se le autorità comunitarie sono state informate di questa nostra iniziativa legislativa, così come imposto dal Trattato, e se esse accedono a che noi si delibere in materia.

Tra l'altro, come già è stato detto, il 9 marzo prossimo si riunirà a Bruxelles il Consiglio dei Ministri dei trasporti della Comunità proprio per affrontare nuovamente la questione.

A mio avviso, la comunicazione ha valore sospensivo nei confronti di una nostra eventuale deliberazione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Quanto detto dall'onorevole Bima è fondato solo in parte e non mi pare che le Commissioni dei trasporti e dei lavori pubblici, riunite in seduta comune per la discussione delle proposte di legge n. 1772 e n. 1840, debbano sospendere i loro lavori, anche se è vero che di questo problema, soprattutto relativamente ai limiti di peso per asse per i veicoli da trasporto, si sta discutendo da lungo tempo in sede di Consiglio dei Ministri dei trasporti della Comunità economica europea.

Io stesso ho avuto l'onore di partecipare a due di queste riunioni, in rappresentanza del Ministro per i trasporti, e debbo dirvi che la discussione non mi sembra affatto vicina ad una conclusione per il fatto che vi è un contrasto, apparso sinora insuperabile, tra la tesi francese e quella di tutti gli altri Stati membri della Comunità. La Francia propone, come sapete, un peso per asse di 13 tonnellate.

Anche se la prossima riunione del Consiglio dei Ministri dei trasporti della Comunità è fissata per una data abbastanza vicina, il 9 marzo, io non ritengo che si possa giungere, per quella data, ad un accordo definitivo. Continuano gli studi e i tentativi per arrivare ad una soluzione di compromesso, ma non si è ancora arrivati ad una conciliazione delle tesi in contrasto, né ritengo, purtroppo, che vi si possa giungere molto presto.

Tutto questo, però, non impedisce ai singoli Stati membri della Comunità di deliberare, coi legittimi organi legislativi nazionali, su argomenti di questo genere. Gli Stati membri hanno soltanto un obbligo rispetto alla Comunità, e questo consiste nella comunicazione alla Comunità che i loro organi legislativi stanno studiando — od hanno in corso

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

di approvazione — un testo legislativo che interessa questa materia.

Infatti, il 21 marzo 1962 il Consiglio dei Ministri della Comunità Economica Europea ha stabilito che, quando uno Stato membro intende prendere provvedimenti di carattere legislativo, regolamentare o amministrativo, — nel campo dei trasporti ferroviari, stradali o sulle vie navigabili, — suscettibili di interferire sostanzialmente sulla realizzazione della politica comune dei trasporti, deve darne notizia alla Comunità in tempo utile e per iscritto, informandone nello stesso tempo gli altri Stati membri.

Ora l'Italia ha adempiuto a questo obbligo comunicando alla C.E.E. in data 19 febbraio 1965 che nel Parlamento italiano si deve discutere la proposta di legge n. 1772 che prevede di stabilire in 16 tonnellate il peso ammissibile per asse doppio degli autoveicoli industriali, e di elevare a 22 tonnellate il peso complessivo per ogni autoveicolo a tre o più assi. Credo che questa comunicazione sia sufficiente perché si possa considerare assolto l'obbligo che l'Italia, come Stato membro della Comunità, ha di fronte alla sopracitata deliberazione della Comunità stessa.

Volendo sottilizzare ed ipotizzare, e cioè volendo ritenere che la C.E.E. ad un certo punto ritenga di far pervenire all'Italia la sua opinione su questo tema prima che l'iter legislativo sia ultimato e concluso, io credo che noi oggi possiamo iniziare l'esame di questa proposta di legge ed eventualmente anche approvarla, perché dobbiamo tener conto che, quand'anche fosse approvata dalla Camera dei Deputati, rimane ancora il tempo necessario per l'esame e l'approvazione da parte dell'altro ramo del Parlamento; quindi, prima che l'iter legislativo sia portato a compimento, la Comunità avrà avuto tutto il tempo di far pervenire le sue osservazioni in merito al provvedimento in esame.

Credo perciò che, pur tenendo conto di tutto quanto è stato detto, la Commissione possa tranquillamente iniziare l'esame del provvedimento.

RIPAMONTI. Poiché le dichiarazioni del Governo confermano sostanzialmente quanto è stato dichiarato dall'onorevole Bima, mi dichiaro senz'altro a favore della sua proposta sospensiva. Rilevo, infatti, che il Governo ha dato comunicazione del provvedimento soltanto cinque giorni fa — il 24 febbraio — alla Comunità Europea, mentre la risoluzione del 21 marzo 1963, cui il Governo si è richiamato, stabilisce una precisa procedura di esame e di consultazione prelimi-

nari, e non la semplice comunicazione alla Comunità; tanto è vero che nella « raccomandazione » della C.E.E. in data 13 gennaio 1965, all'articolo 1 è detto che « in conformità dell'articolo 1 della decisione del Consiglio in data 21 marzo 1962, che istituisce una procedura di esame e di consultazione preliminare per certe disposizioni legislative, regolamentari od amministrative prese in considerazione dagli Stati membri nel settore dei trasporti, il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania ha informato la Commissione di un suo progetto, chiedendo la procedura d'urgenza e la Commissione ha raccomandato alla Germania federale di rinviare l'emanazione del decreto in materia a dopo la riunione, fissata per il 9 marzo 1965, del Consiglio dei ministri della C.E.E. »

Di fronte a questa decisione della Comunità e dato che soli 13 giorni ci separano da questa riunione del Consiglio dei ministri della C.E.E., mi associo alla richiesta dell'onorevole Bima.

PRESIDENTE. Vorrei pregare l'onorevole Bima di ritirare, almeno per ora, la sua richiesta sospensiva. Noi potremmo procedere alla discussione generale, in quanto essa costituirebbe, oltretutto, una fase di informazione particolarmente utile per gli onorevoli Commissari, e rinviare alla fine, appunto, della discussione generale, la decisione se procedere, o meno, anche alla discussione degli articoli.

BIMA. Sono completamente d'accordo sulla richiesta del Presidente e ritiro quindi la richiesta sospensiva.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sempre ai fini di una compiuta informazione della Commissione, debbo precisare che la richiamata delibera n. 21 del 21 marzo 1962, del Consiglio dei ministri della C.E.E., contiene una norma che stabilisce che la Commissione indirizza allo Stato membro un avviso o una raccomandazione nel termine di 30 giorni a partire da quello del ricevimento della comunicazione, dandone conoscenza agli altri Stati membri. Quindi, dal giorno in cui la Comunità avrà ricevuto la comunicazione del Ministero degli Esteri italiano in data 19 febbraio 1965, essa ha trenta giorni di tempo per indirizzare all'Italia un avviso o una raccomandazione. Se, poi, fosse ritenuto opportuno dalla Commissione o fosse richiesto da uno Stato membro, la Commissione stessa, nel termine di 30 giorni, potrebbe anche indire una consultazione con tutti gli Stati

membri in merito alle decisioni in parola. Si tratta, come gli onorevoli colleghi vedono, di una facoltà, non di un obbligo, di discutere della materia sulla quale uno Stato membro ha fatto pervenire una comunicazione.

Quindi, possiamo benissimo continuare i nostri lavori: saremo sempre in tempo a ricevere dagli organi comunitari eventuali suggerimenti o proposte che essi ritenessero di doverci indirizzare. D'altra parte, il precedente tedesco non è impegnativo, perché non vi è nella Comunità economica europea una giurisprudenza alla quale ci si debba attenere ogni volta che si occupa di una stessa materia o di materie analoghe.

Ritengo perciò che la proposta del Presidente di avviare per il momento la discussione generale sia saggia. Tra l'altro l'orientamento delle Commissioni, quale risulterà dai vari interventi, potrà essere di grande utilità al rappresentante del Governo italiano che il 9 marzo interverrà al Consiglio dei ministri di Bruxelles.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può allora rimanere stabilito che prima del passaggio agli articoli le Commissioni decideranno se rinviare, o meno, ad altra seduta il seguito dell'esame delle due proposte di legge.

(Così rimane stabilito).

In segno di deferenza per gli onorevoli colleghi della Commissione trasporti, nostri ospiti, do la parola per primo all'onorevole Sammartino, Relatore per la X Commissione dei due provvedimenti.

SAMMARTINO, Relatore per la X Commissione. Quando discutemmo la proposta di legge presentata dagli onorevoli Foderaro e Caiazza in sede referente, ricordo che, essendo intervenuto dopo l'onorevole Francesco Cavallaro, Relatore per la IX Commissione (lavori pubblici), ebbi a dire che non avevo che da sottoscrivere in pieno quanto da lui riferito.

I fini che si sono prefissi i presentatori della proposta di legge n. 1772 sono chiari. Nell'interno della Comunità economica europea il trasporto di merci su strada si svolge in condizioni di competitività e di redditività diverse da paese a paese. Causa essenziale di questo stato di cose sono le diverse norme che regolano, in ciascuna nazione, le strutture dei veicoli da trasporto, con particolare riguardo ai limiti massimi di peso ammissibili. Tutto ciò comporta che la minore capacità di carico stabilita dalla nostra legislazione rende i nostri veicoli meno redditizi

e non competitivi nei confronti della concorrenza straniera, con particolare riferimento ai paesi membri del Mercato comune.

Le due proposte di legge si propongono, appunto di rendere competitivo il costo del trasporto merci effettuato dai nostri automezzi.

In particolare, la proposta di legge di iniziativa degli onorevoli Foderaro e Caiazza, propone modifiche al quarto e al sesto comma dell'articolo 33 del codice della strada. Propone, innanzitutto, con l'articolo 1, di modificare il quarto comma dell'articolo 33 del codice della strada nel senso di elevare il peso complessivo a pieno carico, per i veicoli a due assi, da 14 a 16 tonnellate, e di portare quello dei veicoli a tre o più assi a 22 tonnellate, abolendo l'attuale limite di 18 tonnellate per i veicoli a tre assi e abolendo contemporaneamente anche i limiti di peso attualmente previsti dalla seconda parte del richiamato quarto comma dell'articolo 33 del codice della strada per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbana.

L'articolo 2, a sua volta, propone di portare il peso massimo, consentito in corrispondenza di due assi contigui a distanza inferiore di due metri fra loro, dalle attuali 14,5 tonnellate complessive a 16 tonnellate complessive.

Lasciando all'onorevole Francesco Cavallaro, Relatore per la IX Commissione, il compito di approfondire maggiormente l'argomento — come egli già ebbe a fare in sede referente — invito gli onorevoli commissari ad approvare la proposta di legge d'iniziativa degli onorevoli Foderaro e Caiazza.

Secondo il mio parere, invece, la proposta di legge presentata dall'onorevole Bima potrebbe essere presa in esame solo in un secondo momento, subordinatamente all'andamento delle trattative oggetto della prossima riunione del Consiglio dei ministri della Comunità economica europea, che si occuperà di materie concernenti i trasporti.

BIMA. Quindi, lei non è favorevole alla discussione della mia proposta...

SAMMARTINO, Relatore per la X Commissione. Io sono del parere che l'esame degli articoli delle due proposte di legge debba essere fatto singolarmente e non congiuntamente.

PRESIDENTE. Questa è una decisione che prenderemo al momento opportuno.

SAMMARTINO, Relatore per la X Commissione. In ogni modo, quanto proposto nel progetto di legge d'iniziativa dell'onorevole Bima potrebbe sempre costituire oggetto di

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

emendamenti alla proposta di legge n. 1772 Foderaro e Caiazza.

Circa i termini della proposta di legge dell'onorevole Bima raffrontati a quelli della proposta Foderaro, è da dire, innanzitutto, che essa modifica anche l'articolo 32 del codice della strada relativo alla sagoma limite e, per quanto riguarda l'articolo 33, modifica, oltre al quarto e al sesto comma, anche il quinto.

Per quanto concerne l'articolo 32, una prima modifica riguarda il secondo comma. Questa modifica, mentre lascia per i veicoli ad un asse, la attuale lunghezza totale massima, compresi gli organi di attacco, di 6 metri, per gli altri, compresi gli autobus, non fa più la distinzione tra veicoli a due assi e quelli a tre o più assi e per tutti aumenta tale lunghezza a 12 metri (attualmente essa è di 10 metri per i veicoli a due assi e di 11 metri per quelli a tre o più assi e per gli autobus a due assi). Le altre modifiche all'articolo 32 riguardano il terzo e il quarto comma che unifica in uno solo, stabilendo l'unica lunghezza massima di 18 metri, non solo per gli autotreni (compreso il rimorchio) che già ora hanno questo limite, ma anche per gli autoarticolati e per gli autosnodati che attualmente possono, invece, raggiungere solo i 14 metri.

Le modificazioni all'articolo 33 del progetto Bima pongono aumenti dei previsti pesi massimi, maggiori di quelli di cui alla proposta di legge Foderaro e Caiazza. Così, la proposta di legge Bima, mentre abolisce anch'essa, come la proposta Foderaro l'attuale limite di 18 tonnellate per i veicoli a tre assi nonché quelli relativi agli autobus e filobus destinati a servizi pubblici di linea urbana, eleva a 19 tonnellate il peso complessivo massimo a pieno carico del veicolo a due assi e a 26 tonnellate quello dei veicoli a tre o più assi (il progetto di legge Foderaro e Caiazza, invece, propone rispettivamente, 16 e 22 tonnellate). Altrettanto è a dire per il peso massimo in corrispondenza degli assi. La proposta Foderaro e Caiazza lascia invariato a 10 tonnellate il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato, mentre eleva, da 14,5 a 16 tonnellate, quello in corrispondenza di due assi contigui a distanza inferiore di due metri fra loro; la proposta Bima, invece, eleva ambedue detti limiti, rispettivamente, a 13 e a 19 tonnellate, a condizione che la reazione complessiva sul terreno delle ruote di uno stesso asse del gruppo non superi le 10 tonnellate.

La proposta Bima, infine, modifica il quinto comma (che la proposta Foderaro lascia invariato), nel senso di elevare gli attuali pesi complessivi massimi a pieno carico degli

autoarticolati e degli autosnodati (18 tonnellate, se a tre assi; 28 tonnellate, se a quattro assi; 32 tonnellate, se a cinque o più assi) fino a 26 tonnellate, se a tre assi, e a 38 tonnellate, se a quattro o più assi.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Sammartino.

L'onorevole Francesco Cavallaro, Relatore per la IX Commissione ha facoltà di svolgere la relazione.

CAVALLARO FRANCESCO, *Relatore per la IX Commissione*. Le due proposte di legge in esame mirano ad assolvere ad una duplice funzione: ridurre il costo di esercizio dei trasporti e rendere competitivi sul mercato dei paesi della Comunità economica europea i veicoli pesanti da trasporto delle nostre fabbriche. Questo, però, senza portare alcun pregiudizio, sia alla sicurezza del traffico, sia al manto stradale della attuale rete viaria nazionale.

Il primo scopo, cioè la diminuzione del costo del trasporto e, quindi, dell'incidenza di esso sul costo del prodotto, si ottiene riducendo il numero degli assi per veicolo e aumentando il carico massimo attuale.

Il secondo scopo, cioè la competitività degli autocarri di fabbricazione nazionale nei paesi della Comunità economica europea, si ottiene adeguando i pesi per asse e quelli a totale carico ai pesi massimi consentiti in tali paesi. Entrambe le proposte di legge meritano la massima considerazione, perché assolvono, sia pure in misura diversa, a tali condizioni.

La competitività nei mercati stranieri degli autoveicoli pesanti, cioè con portata superiore ai 15 quintali, è purtroppo seriamente pregiudicata dai limiti di peso imposti dall'articolo 33 del codice della strada, limiti che sono inferiori a quelli fissati nelle legislazioni degli altri paesi della Comunità europea. È ovvio che, quanto maggiore è la portata, tanto minore è il costo del trasporto per chilo-chilometro.

La relazione del proponente onorevole Foderaro contiene il prospetto dei pesi massimi consentiti per i veicoli dalla legislazione italiana, tedesca e francese. Se noi integriamo tali dati con i pesi massimi consentiti dalla legge inglese, noi vediamo che la situazione è la seguente:

peso sull'asse più caricato: per veicoli ad asse semplice, Italia tonnellate 10, Germania 10, Francia 13, Inghilterra 10; per veicoli ad asse doppio, Italia tonnellate 14,5, Germania 16, Francia 21, Inghilterra 18;

peso totale a pieno carico: per veicoli a due assi, Italia tonnellate 14, Germania 16,

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

Francia 19, Inghilterra 16; per i veicoli a tre assi: Italia tonnellate 18, Germania 22, Francia 26, Inghilterra 22.

Come appare dal prospetto, il peso sull'asse semplice in Italia è pari a quello tedesco ed a quello inglese, ed è inferiore solo a quello francese. Invece, il peso sull'asse doppio più caricato e quello sui veicoli a due o tre assi a pieno carico, in Italia è inferiore a quello consentito nelle altre tre nazioni prese in esame.

La proposta di legge dell'onorevole Bima prevede la elevazione del peso totale a pieno carico sul veicolo, a due assi, fino a 19 tonnellate ed, a tre assi, fino a 26 tonnellate, oltre cioè il limite consentito in Germania ed in Inghilterra e pari al limite consentito in Francia.

Invece, la proposta di legge Foderaro, prevede la elevazione del peso totale a pieno carico su veicoli a due assi a 16 tonnellate, e su veicoli a tre assi a 22 tonnellate, cioè in entrambi i casi fino al limite consentito dalla legislazione tedesca e dalla legislazione inglese e alquanto inferiore a quello della legislazione francese.

A questo punto va subito detto che esistono sulla materia in esame delle proposte e delle decisioni della Comunità Economica Europea che, a mio giudizio, non possono non essere prese in attenta considerazione da queste onorevoli Commissioni. Vediamo pertanto quali siano le vicende che si sono avute presso la Comunità Economica Europea:

1) anzitutto la Commissione della Comunità Economica Europea ha presentato il 6 settembre 1962 al Consiglio dei ministri una proposta di direttiva relativa ai pesi e dimensioni dei veicoli stradali utilitari ammessi alla circolazione fra gli Stati membri.

Tale proposta di direttiva prevedeva, per quanto concerne le caratteristiche di peso, le seguenti dimensioni:

Peso massimo:

- a) per asse semplice, tonnellate 10;
- b) per asse doppio, tonnellate 16;

Peso totale a carico:

- a) per veicolo isolato a due assi, tonnellate 16;
- b) per veicolo isolato con più di due assi, tonnellate 22;
- c) per auto articolato, tonnellate 36;
- d) per autotreno, tonnellate 38;

2) il Comitato economico e sociale, su richiesta del Consiglio dei ministri, ha suggerito, nel suo parere in data 24 aprile 1963,

di apportare alla proposta di direttiva in parola una modifica che consentisse: « di ammettere alla circolazione i veicoli con carico di tonnellate 13 per asse semplice (e di tonnellate 19 per asse doppio), sulle strade di interesse comunitario, da designarsi dal Consiglio dei ministri, su proposta della Commissione, in funzione dei fabbisogni della Comunità e della situazione dell'infrastruttura della strada »;

3) il Parlamento europeo, con risoluzione adottata il 17 ottobre 1963, ha chiesto che le prescrizioni di cui sopra venissero modificate nel senso di elevare:

Peso massimo:

- a) per asse semplice, a tonnellate 13;
- b) per asse doppio, a tonnellate 19;

Il peso totale a carico:

- a) per veicolo isolato a due assi, a tonnellate 19;
- b) per veicolo isolato con più di due assi, a tonnellate 26;
- d) per autotreno, a tonnellate 38;
- d) per autotreno, tonnellate 38;

4) con la lettera in data 26 maggio 1964 la Commissione della C.E.E. ha informato il Consiglio che, avvalendosi delle facoltà di cui all'articolo 149, paragrafo 2 del Trattato di Roma (il quale recita come segue: « Fino a quando il Consiglio non si sia pronunciato la Commissione può modificare la sua proposta iniziale, specialmente quando, l'Assemblea sia stata consultata in merito alla proposta ») modificava la precedente proposta, sostituendola con altra, recante la data del 21 maggio 1964, per tener conto dei pareri espressi dal Comitato economico e sociale e dal Parlamento europeo.

Con tale proposta è stato previsto un regime transitorio ed un regime definitivo.

Il regime definitivo dovrebbe entrare in applicazione il 18 gennaio 1974, e dovrebbe comportare l'integrale accoglimento delle proposte del Parlamento europeo, e cioè la adozione dei limiti di tonnellate 13, tonnellate 19, tonnellate 26 e tonnellate 38.

Nel periodo intercorrente fino a tutto il 31 dicembre 1973, dovrebbe aver vigore un regime transitorio che lasci liberi gli Stati membri di stabilire i limiti che ritengono più opportuni, senza scendere però al di sotto dei limiti di tonnellate 10, tonnellate 16, tonnellate 22 e tonnellate 38. Ogni qual volta però uno Stato membro adotti per gli automezzi di fabbricazione nazionale limiti superiori ai valori predetti, tali limiti dovrebbero venire applicati anche ai veicoli de-

gli altri paesi membri, circolanti sul territorio dello Stato in questione.

Sempre nel corso del periodo transitorio, la Commissione dovrebbe annualmente consultare gli altri paesi membri al fine di stabilire, in relazione allo sviluppo degli scambi nell'ambito del Mercato comune e allo stato delle infrastrutture, gli itinerari sui quali possono venire ammessi anche veicoli che presentino le caratteristiche previste per il periodo definitivo (tonnellate 13, tonnellate 19, tonnellate 26 e tonnellate 38); il numero di tali itinerari dovrebbe venire progressivamente aumentato nel corso del periodo transitorio;

5) il Consiglio dei ministri deve ora deliberare sulle proposte della Commissione che — essendo state ritirate quelle in data 6 settembre 1963 — sono quelle del maggio 1964, esposte al punto 4) del presente appunto.

Su tali proposte gli atteggiamenti dei sei Governi sono i seguenti:

a) Francia, Belgio e Lussemburgo: favorevoli ai limiti di tonnellate 13, tonnellate 19, tonnellate 26, tonnellate 38, ma disposti ad accettare le proposte con le quali la Commissione ha inteso consentire agli altri Paesi membri di raggiungere gradualmente tali limiti;

b) Repubblica Federale tedesca: favorevole alla soluzione tonnellate 10, tonnellate 16, tonnellate 22, tonnellate 38, pur accettando l'indicazione di una prospettiva di aumento di detti limiti in un avvenire non precisato e subordinato al conseguimento di una idoneità della rete stradale a sostenere la circolazione di mezzi aventi un peso per asse di tonnellate 13;

c) Olanda: atteggiamento conforme a quello tedesco, ma più aperto al negoziato;

d) Italia: atteggiamento ondeggiante, anche se recentemente è stata manifestata una più forte propensione per la soluzione tonnellate 10, tonnellate 16, tonnellate 22.

In complesso, si ha l'impressione che la questione non possa venire risolta se non con un accordo tra Francia e Germania al quale — qualunque ne fosse il contenuto — gli altri finirebbero con l'aderire.

Attualmente sia Francia che Germania si mostrano irremovibili, ma ad un certo momento la questione dovrà pure essere negoziata e la soluzione più probabile sembra essere quella che accolga, come punto di partenza, il regime delle tonnellate 10, tonnellate 16, tonnellate 22 e, come punto di arrivo, quello delle tonnellate 13, tonnellate 19, tonnellate 26.

Pur apprezzando le considerazioni contenute nella seconda proposta di legge, io ritengo che siano preferibili i limiti di carico contenuti nella prima proposta di legge, e ciò per due motivi: 1) perché la proposta di legge dell'onorevole Foderaro è evidentemente più vicina di quella dell'onorevole Bima alle presumibili soluzioni che il problema avrà in sede comunitaria; 2) perché nessuna elevazione del peso massimo è prevista nella proposta Foderaro per l'asse singolo più carico, che, come i tecnici sanno bene, è l'elemento che ha influenza sul logorio del manto stradale e sulla resistenza dei manufatti stradali, per cui i lavori pubblici non possono avere nulla da obiettare alla modifica dell'articolo 33 del codice della strada che è limitata solo all'asse doppio; il maggior carico viene sostanzialmente sopportato dall'asse anteriore, senza però mai superare il limite di 10 tonnellate, stabilito dalla nostra legge. Tale diversa distribuzione è resa possibile dal progresso costruttivo degli organi della guida, progresso raggiunto mediante l'adozione del servosterzo.

Invece, la proposta dell'onorevole Bima, eleva il peso massimo per l'asse singolo più caricato che, come ho detto, è l'elemento che ha influenza sul manto stradale e sulla resistenza dei manufatti stradali; per cui non si possono non fare le più vive riserve per il proposto aumento del peso massimo da 10 a 13 tonnellate. Noi possiamo, al massimo, metterci sulla stessa posizione della Germania, cioè possiamo accettare l'indicazione di prospettiva di una ulteriore elevazione dei limiti di peso indicati dalla proposta Foderaro, fino a raggiungere quelli indicati nella proposta Bima per l'avvenire, nel corso di alcuni anni, subordinatamente al rafforzamento del manto stradale e dei manufatti stradali, in modo da renderli idonei (perché oggi non pare che lo siano interamente) a sopportare la sollecitazione di autoveicoli con un peso di 13 tonnellate per asse. Appare quindi opportuno limitarsi a modificare l'articolo 33 del codice della strada al fine di portare il limite di peso dei veicoli a due assi da 14 a 16 tonnellate e quello dei veicoli a tre o più assi da 18 a 22 tonnellate.

Quest'ultima modifica, riguardante i veicoli a tre o più assi, richiede che il valore di carico sui due assi contigui (asse doppio), attualmente di 14,5 tonnellate, venga portato a 16 tonnellate, valore che per ogni asse singolo è pur sempre inferiore al limite di 10 tonnellate.

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

L'adozione di tale emendamento del quarto comma dell'articolo 33 importa, come conseguenza necessaria, l'emendamento anche del quinto comma, che evidentemente era sfuggito all'onorevole proponente. Il quinto comma deve, se si accetta l'emendamento del quarto comma, emendarsi come segue:

« Il peso complessivo a pieno carico di un auto articolato o di un auto snodato può raggiungere 145 quintali e, quando concorrono le condizioni indicate nel quarto comma, può raggiungere 220 quintali se a tre assi, 320 quintali se a quattro assi, e 380 quintali se a cinque o più assi ».

Infatti, se noi abbiamo consentito di elevare il peso massimo in un veicolo da 140 a 160 quintali, quando il veicolo è doppio — cioè nel caso di veicolo autoarticolato e autosnodato — il peso massimo va elevato da quintali 140×2 a quintali 160×2 , cioè da 280 quintali a 320 quintali.

La vendita dei veicoli industriali per trasporto merci, e cioè degli autocarri con oltre 15 quintali di portata, registra sul mercato italiano una impressionante caduta. Nel 1964 essa è di circa il 40 per cento in meno rispetto al 1963 e si è addirittura riportata ai livelli del 1960. Gli stabilimenti di produzione non riescono a mantenere neppure orari fortemente ridotti, 40 ore a 36 ore negli stabilimenti Fiat e in certi reparti Lancia-Bolzano fino a 24 ore.

Si è dovuto recentemente addirittura sospendere temporaneamente il lavoro. Anche le attività collaterali, come fonderie ecc., sono costrette a marciare a passo ridotto.

Le cause di questa situazione devono imputarsi, non solo a fattori psicologici di incertezza della clientela, ma soprattutto alla diminuzione dei traffici in conseguenza del rallentamento dell'attività produttiva e segnatamente alla contrazione che si registra nei settori dell'edilizia, delle costruzioni stradali, ecc.

Per potere rimediare a questa situazione, che presenta aspetti molto gravi sotto il profilo industriale e sociale, si deve fare assegnamento, oltre che su una ripresa dell'economia in generale ed in particolare nei settori edilizio e stradale, anche e soprattutto, come provvedimento congiunturale, su un incentivo all'esportazione o, quanto meno, sulla rimozione delle cause che costituiscono una remora ingiustificata, anzi addirittura assurda, all'esportazione. Il progetto di legge in esame mira ad eliminare tale ostacolo alla nostra esportazione e, pertanto, anche per questa considerazione, merita di essere approvato.

La modifica dell'articolo 32 relativa alla sagoma limite degli autoveicoli, proposta dall'onorevole Bima, è in funzione dell'aumento dei pesi massimi previsto nella medesima proposta Bima. Pertanto, se si accolgono i pesi massimi contenuti nella proposta degli onorevoli Foderaro e Caiazza, ed ai quali io ho espresso il mio parere favorevole, viene meno la necessità di modificare la sagoma limite prevista attualmente dal codice della strada, allungandola, come chiede l'onorevole Bima nella sua proposta di modifica dell'articolo 32.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Cavallaro, per la sua precisa ed esaurientissima relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DEGLI ESPOSTI. I termini in cui è stato impostato il problema — ricerca di una diminuzione del costo del trasporto merci stradale — sono senz'altro validi, ma non si può non tenere conto anche di altri elementi. Si pone la esigenza dell'aumento della competitività dei nostri veicoli da trasporto merci con quelli esteri e si suggerisce, quindi, a questo fine, di aumentare la lunghezza e i limiti di peso dei nostri veicoli; ma ciò non avrà riflessi soltanto sulla redditività dei nostri automezzi in confronto con quelli stranieri, ma anche all'interno del nostro Paese. E mi stupisce in proposito il fatto che sia gli onorevoli Relatori che il rappresentante del Governo abbiano limitato la loro indagine al solo elemento stradale, dimenticando che, nel settore dei trasporti, oltre alla componente viaria, c'è anche quella ferroviaria, che rappresenta un problema di grosse dimensioni.

A mio avviso, inoltre, nell'esame della questione non si può prescindere dal fatto — ormai di pubblico dominio — che un autorevole senatore è attualmente incaricato di rivedere tutta la materia del Codice stradale al fine di proporre eventuali modifiche. Evidentemente questo esame non si limiterà a vagliare il problema soltanto sotto il profilo di raggiungere una maggiore sicurezza del traffico, ma terrà anche conto delle implicazioni che questo o quel tipo di mezzo di trasporto può determinare.

Mi sembra, quindi, essenziale — se, pure animati da buone intenzioni, non si vuole correre il rischio di aggravare altri problemi — che si debbano tenere presenti tutti i riflessi che ha un provvedimento come quello proposto.

Non si può inoltre prescindere da quanto il piano quinquennale prevede nel settore specifico dei trasporti. Esso non è ancora all'esame del Parlamento e, quindi, non ne

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

conosciamo esattamente i termini, ma ricordo che nel progetto elaborato dal precedente ministro del bilancio, onorevole Giolitti, dopo avere preso atto della situazione delle strade e delle implicazioni che comporta lo sviluppo delle autostrade, si ravvisa la necessità di una nuova regolamentazione dell'autotrasporto merci in modo da giungere, attraverso una graduale modifica del parco veicoli, delle loro dimensioni, del rapporto peso — potenza, ad una specializzazione dell'autotrasporto al settore delle medie e brevi percorrenze.

Se si prende in esame il progetto di programmazione testé redatto dal Governo in carica, vi si dice che la crisi delle Ferrovie deve essere affrontata avendo presente che la specializzazione in questo settore deve essere ricercata prevalentemente nel campo del trasporto a lunga distanza delle merci, acquisendo fra l'altro la necessità di operare in modo tale da aiutare l'utente a scegliere — nel coacervo di mezzi esistenti nel campo dei trasporti — le Ferrovie (per le quali lo Stato ha investito e sta investendo notevoli mezzi), per fare in modo da eliminare questa anormale situazione esistente nei confronti di una azienda di Stato — le Ferrovie — che, in riferimento ai trasporti effettuati, registra, una densità di utilizzazione di gran lunga inferiore a quella registrata negli altri Paesi.

Ho voluto fare queste considerazioni perché a me appare inspiegabile iniziare ora lo esame di merito di un argomento di questa fatta, che investe anche una prospettiva produttiva in sede industriale del nostro Paese. Credo che sia una stortura affrontare in questo momento una discussione di merito. Mi sia permesso anche di manifestare la mia perplessità di fronte alle parole del rappresentante del Ministero dei Trasporti, il quale credo debba sapere queste cose, se non altro per il fatto di essere uno dei tre Sottosegretari preposti dal Governo alla elaborazione di un documento che dovrà essere sottoposto, quanto prima, ad una Commissione plenaria alla cui Presidenza è il Vice Presidente del Consiglio e di cui fanno parte ben sei Ministri. So, d'altra parte, che questa commissione sta affrontando tutta la problematica sui rapporti Ferrovie-altri mezzi di trasporto, partendo dal punto di vista che bisogna ricercare il « meglio » economico in funzione di quanto lo Stato già ha. D'altra parte so anche che nel documento elaborato da un tecnico di uno dei settori dei trasporti e preso a base di queste ricerche nella ricordata commissione e della discussione che vi si sta sviluppando, si tende a configurare una politica dei trasporti

che tenga conto di tutte le componenti dei trasporti stessi. Ciò ricordato, convengo nella utilità di questa discussione, se non altro, per mettere in condizione coloro che ci rappresentano nel consesso europeo di tenere conto che almeno io ed i colleghi del Gruppo del quale faccio parte abbiamo queste perplessità e preoccupazioni e di tener quindi conto, non soltanto della crisi — che deve preoccuparci — dei costruttori dei mezzi stradali, ma anche della questione delle Ferrovie. Di queste ultime che ne facciamo? Si pensa di considerare economicamente conveniente affidare loro almeno i trasporti a lunga distanza di merci? Se si conferma ciò, quanto si propone nella proposta di legge all'ordine del giorno come si concilia a quanto prima convenuto?

Concludendo, domando agli onorevoli colleghi se non sia più saggio fare una discussione che tenga conto di tutte le componenti, (e non soltanto lasciarci sollecitare da interessi particolari e da preoccupazioni — che pure condividiamo — relative alla competitività del mercato europeo) e nello stesso tempo della esigenza di vedere se è possibile escogitare qualche accorgimento che ci consenta di aiutare il settore che produce mezzi di trasporto stradale.

Ciò posto, vorrei richiamare all'attenzione degli onorevoli colleghi un aspetto che può sembrare particolare, ma che costituisce un aspetto da inquadrare nel concetto generale della programmazione. In Italia si fa attualmente un imponente sforzo per la rete autostradale. A questo punto sorge il problema se sia conveniente, o meno, spingere oltre i limiti economici la concorrenza che le autostrade fanno alle Ferrovie, dove i limiti economici sono caratterizzati dal dato di fatto dell'esistenza stessa delle Ferrovie.

Tenuto conto — e concludo — degli orientamenti contenuti nel piano di programmazione, dell'esistenza di questa Commissione presieduta da un autorevole membro del Governo e composta di sei ministri, nonché del fatto che un Senatore — mi sembra Angelini — si accinge a rielaborare il Codice della strada (e non soltanto al fine di diminuire la mortalità ma anche tenendo conto della realtà stradale) mi domando se non sia il caso che questa discussione — non tanto e soltanto per effetto della riunione del 9 marzo della CEE — sia considerata come un contributo interlocutorio sia per la riunione di Bruxelles che per i lavori dalla commissione presieduta dal Vice Presidente del Consiglio.

FODERARO. Il problema è stato già trattato esaurientemente, sia sul piano interno che

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

su quello comunitario, dai due colleghi relatori. Mi limito, pertanto, a fornire alcuni chiarimenti, in modo che non sorgano equivoci sulle divergenze tra le due proposte di legge, quella presentata da me e dall'onorevole Caiazza e quella d'iniziativa dell'onorevole Bima.

Anzitutto il fine delle due proposte è, evidentemente, lo stesso. Noi ci troviamo in una situazione veramente assurda e mortificante per l'Italia: noi assistiamo oggi al passaggio per il nostro territorio di automezzi da trasporto francesi, tedeschi, belgi, eccetera, mentre i nostri automezzi non possono compiere quei viaggi a pari condizioni, dati i limiti di carico imposti dalla nostra legislazione. Le ripercussioni sul terreno economico di un tale stato di cose sono così evidenti che non vale neanche la pena di entrare in argomento. Il legislatore, a suo tempo, si preoccupò soltanto delle possibilità che offrivano allora le nostre strade e fissò limiti di carico assai modesti, in maniera del tutto inferiore a quelli consentiti per gli autoveicoli delle altre nazioni della Comunità.

Ora, non v'è alcun contrasto di fondo tra le due proposte di legge; anzi, intendo subito dichiarare che, se le Commissioni riunite dovessero essere propense ad accettare quella presentata dall'onorevole Bima, io sarei disposto ad accedervi, tanto più che l'onorevole Bima ha dichiarato che non intende insistere sulla questione della lunghezza, ma che quello che veramente interessa è il limite di peso. Soltanto non posso giustificare la proposta Bima, poiché ritengo che *per il momento* essa sarebbe sproporzionata, esagerata. Come ha esaurientemente precisato il Relatore onorevole Cavallaro, infatti, in sede di Comunità economica europea sono state fissate delle direttive tendenti a stabilire, per il periodo transitorio che va dal 1° gennaio 1965 al 31 dicembre 1973, un peso massimo consentito di 10 tonnellate sull'asse semplice e di 16 sull'asse doppio: misure, queste, che corrispondono a quelle fissate dalla legislazione della Repubblica federale tedesca. Soltanto in un periodo successivo si potrà giungere alle 13 tonnellate sull'asse semplice e alle 19 sullo asse doppio, gli stessi limiti della Francia, che sono quelli proposti dall'onorevole Bima. In sostanza, nella mia proposta di legge vengono fissati dei limiti di peso che non sono in contrasto con le attuali direttive della Comunità economica europea; inoltre, qualunque possa essere la definitiva decisione degli organi comunitari, essi non potranno mai stabilire dei limiti inferiori a quelli da me ora proposti.

L'onorevole Degli Esposti nel suo intervento ha parlato a favore delle ferrovie (il che mi spiego da un punto di vista umano e professionale)...

DEGLI ESPOSTI. Io non ho parlato in veste di difensore delle ferrovie, ma in veste di parlamentare!

FODERARO. Qualcuno si è lamentato della concorrenza che le autostrade fanno alle ferrovie. Ma è evidente che questa concorrenza deve essere un incentivo al riordinamento e al miglioramento del trasporto ferroviario, ma non può essere posto a fondamento di norme che, incidendo in senso negativo sul prezzo del trasporto su strada e, quindi, sul costo del prodotto, costituissero una remora allo sviluppo economico del Paese.

Completamente assurdo mi pare poi chiedere rinvii della discussione. Indubbiamente se rinviassimo la discussione per studiare ulteriormente la materia, apporteremmo un danno economico al Paese. Entrambe le proposte di legge hanno carattere di urgenza: ci troviamo oggi di fronte a fenomeni anormali che devono essere affrontati al più presto, pur senza pregiudizio alcuno per le future decisioni della Comunità economica europea. Ogni giorno che passa arreca un danno all'economia italiana nei confronti della economia degli altri Paesi, competitivi in campo comunitario.

Quanto alla proposta dell'onorevole relatore di modificare il comma quinto, la accetto.

In ordine alla proposta di far entrare in vigore in un primo tempo la mia proposta, che prevede il peso della legislazione tedesca, e in un secondo tempo la proposta Bima, non ho nulla da obiettare; spetterà alla Commissione decidere se la proposta Bima potrebbe entrare in vigore tra due o tre anni o nel 1974, periodo in verità un po' lontano, ma che è quello previsto dalla Comunità economica europea.

In sostanza, non vi sono contrasti di fondo tra le due proposte di legge, in quanto sono entrambe dirette al fine di favorire i nostri trasporti nei confronti degli altri Paesi comunitari. La mia, per verità, ha il pregio di essere più equilibrata. Sono sicuro che la Commissione si rende conto, non solo della bontà della proposta, ma altresì dell'urgenza.

BIMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero anzitutto ringraziare i colleghi intervenuti nella discussione delle due proposte di legge e l'onorevole Foderaro per le espressioni lusinghiere usate nei miei confronti. Mi sembra però che l'onorevole Foderaro abbia assunto una posizione un po'

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

fatalistica, ritenendo che il nostro Paese non abbia la possibilità di dire una parola determinante ai fini della soluzione che ritenga più opportuna. Quindi la mia fatica, seppure modesta, sarà diretta al superamento di questo stato psicologico di fatalismo, presente in tutti coloro che sono intervenuti nella discussione; infatti, pur ritenendo che l'*optimum* per i trasporti su strada sia rappresentato dalla mia soluzione, non vi accedono e si fermano due passi prima.

Vorrei ora giustificare la mia presenza in questa Commissione; sono Presidente della Federazione autotrasportatori italiani della mia provincia, che rappresenta circa 4 mila autotrasportatori, e mi sembrava doveroso partecipare a questa discussione — come deputato, non come portatore di interessi settoriali, — in quanto, sia a livello nazionale sia a livello internazionale, le posizioni dei direttamente interessati, cioè degli autotrasportatori, non sono mai prospettate. Ho qui lo elenco delle persone che compongono il Comitato interministeriale degli autotrasportatori italiani. Sono: l'ingegner Tinti, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici; il dottor Ianniello, in rappresentanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste; il dottor Terrana, in rappresentanza del Ministero Industria e commercio; il dottor Fenelli e il dottor Mollica, in rappresentanza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; il dottor Targia, il dottor Panzarasa, il dottor Vecchiotti e il dottor Maurizi, in rappresentanza della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; il dottor Lauretti e l'ingegner Leonardi, in rappresentanza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; il dottor Ciampa, in rappresentanza dell'Azienda nazionale autonoma delle strade; il dottor Giunti, membro del Comitato economico e sociale della CEE; l'avvocato Morganti, membro del Comitato consultivo trasporti della CEE; il dottor Marrocco, in rappresentanza dell'Unione Camere di commercio; il dottor Sinibaldi, in rappresentanza dell'EAM; il dottor Capasso, in rappresentanza della Confederazione generale dell'industria italiana; il dottor Guidoni, in rappresentanza dell'ANFIA; il dottor Turi, esperto permanente presso la rappresentanza italiana della CEE e la CECA; il professor Liguori, in rappresentanza del Ministero degli affari esteri.

Purtroppo in questo Comitato, che imposta la politica del Ministero dei trasporti a livello nazionale, non vi è un rappresentante della categoria interessata, cioè di coloro che quotidianamente esplicano questa attività.

Spero che non si vorrà sostenere che la rappresentanza degli autotrasportatori è affidata all'EAM; esiste un grave contrasto tra le federazioni sindacali e l'EAM, che è un ente dello Stato colpevole di avere rovinato migliaia di autotrasportatori; si è infatti improvvisato agente di assicurazioni di una società privata e la società — come gli onorevoli colleghi sanno — è fallita e gli autotrasportatori devono essi stessi rispondere in proprio dei sinistri e molti sono stati rovinati. Comunque, volevo dire che è riprovevole questa mancanza di rappresentanza diretta e sono qui per far sentire la voce degli autotrasportatori. Non riassumo la questione perché è già stata esaurientemente trattata da tutti.

Noi sappiamo che esistono queste due tesi in contrasto, che si sintetizzano in queste posizioni: dieci o tredici tonnellate? Infatti il *dépliant* che mi è stato mandato da Parigi e che mi sono permesso di distribuire agli onorevoli colleghi riassume bene questa posizione.

Naturalmente però bisogna considerare che altra è la posizione strutturale della Francia e della Germania, e altra quella dell'Italia. Mi spiego il perché di un certo orientamento — per esempio — della Germania, quando penso che la Germania non ha solo due sistemi di trasporto, come l'Italia in cui il trasporto stradale assorbe il 72-73 per cento e quello ferroviario il 25-26 per cento. La Germania — e anche l'Olanda — hanno un terzo sistema di trasporto che è quello fluviale: le idrovie. Il traffico in Germania denuncia infatti le seguenti percentuali: il 42 per cento alle ferrovie, il 29 per cento alle strade e il 29 per cento alle idrovie. Per l'Olanda invece solo il 12 per cento del traffico è assorbito dalle Ferrovie, il 16 per cento dalle strade, e il 72 per cento dalle idrovie. Come si vede, si tratta di una posizione completamente diversa e non si può dire quindi che dobbiamo allinearci con la Germania, la quale difende degli interessi che non abbiamo. Per noi il traffico idroviario rappresenta soltanto l'uno per cento, mentre la strada e la rotaia assorbono tutto il rimanente.

Mi rendo conto della serietà delle osservazioni fatte dall'onorevole Degli Esposti il quale vorrebbe cercare di imbrigliare ancora un po' il traffico stradale in Italia. Io dico che l'Italia è il paese dove il traffico stradale è più imbrigliato di tutti, danneggiato dalle « concessioni » e da un sistema fiscale che costituisce un peso ed un gravame enorme. E toccando questo problema non dobbiamo neppure dimenticare che, in fondo, per le ferrovie il mantenimento e il miglioramento della percentuale di traffico loro attribuita, è un pro-

blema di efficienza. Inoltre non è possibile dividere il traffico fra quello a breve distanza (affidato agli autoveicoli) e quello a lunga distanza affidato alle Ferrovie. La costruzione delle grandi autostrade ha naturalmente accorciato le distanze mentre il perfezionamento degli autoveicoli ha allargato il loro raggio di azione.

Chiedo scusa se mi dilungo su queste cose, ma a me pare veramente che se accedessimo all'impostazione voluta dall'onorevole Degli Esposti, la soluzione non sarebbe favorevole agli interessi generali del Paese.

Ho detto che la posizione tedesca è una posizione a sé stante e che non collima perfettamente con la nostra. La posizione francese, invece, è ferma sulle 13 tonnellate, cioè su quelle misure che noi tutti consideriamo ottimali per il trasporto che rendono possibile la applicazione del minor costo del trasporto in conseguenza all'aumento della portata. Forse potremmo trovarci in contrasto con la FIAT, perché, se si accettasse questo punto di vista, essa vedrebbe diminuita la sua vendita di autocarri, con l'aumento della portata degli stessi e la conseguente diminuita necessità numerica; ma è chiaro che, come posizione di principio almeno, sulle 13 tonnellate si è tutti concordi anche da parte italiana.

E a proposito della posizione italiana devo dire che francamente mi riesce inspiegabile — e vorrei conoscerne i veri motivi — la presa di posizione italiana a favore del punto di vista della Germania, che è contraria a quei principi di economicità, di riduzione dei costi che tutti vorremmo affermati. Io credo, invece, che noi non abbiamo nessun interesse a condividere il punto di vista tedesco, mentre avremmo tutti i vantaggi di ordine settoriale, di ordine particolare e di ordine generale, a sostenere la tesi francese. Non so se sia vero — onorevole rappresentante del Governo — che i francesi ci hanno fatto anche « ponti d'oro » se noi li avessimo aiutati a risolvere questo problema. Oggi come oggi esso non si può risolvere perché mi pare che fino al 1° gennaio 1966 le deliberazioni della Commissione dei ministri debbano essere prese all'unanimità. In seguito basterà la maggioranza qualificata. È vero che la situazione appare bloccata ancora per tre o sei anni, ma è anche vero che un nostro pronunciamento deciso con la Francia, il Belgio e il Lussemburgo certamente smantellerebbe la posizione di intransigenza assunta dalla Germania, che non possiamo condividere proprio perché è contrastante coi nostri interessi. E se è vero — come dicevo — che i francesi hanno

voluto farci dei « ponti d'oro » offrendoci anche delle contropartite, a me sembra (naturalmente sarei lieto se l'onorevole Sottosegretario volesse smentirmi) che sarebbe molto opportuno per noi ottenere, in cambio della « difesa » delle tredici tonnellate patrocinata dai francesi, un aumento dei contingentanti; il che significa che in un momento come questo, in cui l'autotrasporto si trova in crisi, la possibilità di far lavorare nostri autocarri in Francia, nel Belgio, e nel Lussemburgo per noi avrebbe una rilevante importanza.

FODERARO. Se posso aggiungere qualcosa, dirò che fin dal 1960, quando se ne discusse a Parigi (io rappresentavo il Ministero dei trasporti), cominciò il dissidio fra Francia e Germania per quanto riguarda dimensioni e pesi.

BIMA. Si dice che le strade italiane non sopportino le 13 tonnellate. Qui vi prego di considerare che il rilievo attiene solo al manto stradale e non alle opere d'arte, perché non credo che i ponti dell'Autostrada del Sole siano stati fatti per una portata inferiore. Ma questo veramente fa ridere, perché vediamo camions francesi, belgi e lussemburghesi scorazzare per le nostre strade; e sono camion di 13 tonnellate.

E poi: voi sapete che gli autotrasportatori italiani, a causa della spietata concorrenza che è in atto tra loro — la categoria e tutt'altro che organizzata in campo sindacale — sono obbligati al famoso sovraccarico, cioè a viaggiare con una portata superiore a quella consentita; e mi piacerebbe sapere, al riguardo, quante multe pagano gli autotrasportatori: io sono sicuro che una gran parte commette impunemente questa infrazione. E quindi un non senso la tesi sostenuta dal Governo italiano in occasione di una inchiesta tra le nazioni della C.E.E. sullo stato delle rispettive strade in ordine alla ipotetica adozione delle 13 tonnellate. Mentre Francia, Belgio e Lussemburgo hanno affermato che tutta la loro rete stradale era idonea e la Germania, a sostegno della sua tesi, ha comunicato che soltanto 150 chilometri della sua rete viaria poteva sopportare il traffico con un carico di 13 tonnellate, l'Italia ha risposto dicendo che neanche un chilometro delle nostre strade era idoneo ha sopportare gli autocarri di 13 tonnellate. Per giungere a questa affermazione saranno stati fatti naturalmente dei calcoli, ma io posso assicurarvi, onorevoli colleghi, che si tratta di calcoli basati su dati imperfetti e imprecisi. Si è infatti, per esempio, molto discusso se sia più dannosa per il manto stra-

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

dale la portata degli autoveicoli o il gelo; ma io potrei citarvi numerosi studi che hanno accertato in modo inconfutabile che il vero nemico del manto stradale è il gelo. Questa obiezione del Ministero dei lavori pubblici non ha, perciò, alcun valore.

I rilievi che sono stati mossi per dimostrare l'impossibilità da parte dell'Italia di accedere alla tesi francese delle 13 tonnellate e per attestarsi sulle posizioni tedesche non hanno assolutamente senso. Si sono persino addotte ragioni economiche, ossia che per accettare il principio delle 13 tonnellate sarebbe stato necessario rifare, almeno in parte, il manto stradale e, quindi, spendere centinaia di miliardi. Sotto questa affermazione sembra non ci sia che la lunga mano del nemico giurato dell'autotrasporto, le ferrovie, che si difendono come possono e che naturalmente, in quanto pubbliche, hanno molte più possibilità di difendersi di quante non ne abbia il settore autotrasporto, quasi totalmente affidato ai privati.

A mio avviso, quindi, le ragioni addotte a sostegno della tesi tedesca non hanno fondamento, anzi queste stesse ragioni dovrebbero portare l'Italia sulle stesse posizioni della Francia, giacché diminuendo il prezzo del trasporto e, quindi, influenzando sul costo globale della merce, effettivamente si tutelerebbero meglio gli interessi della nostra economia.

Quando si toccano gli interessi delle ferrovie e dei ferrovieri, tutti si agitano. Il lavoro dei ferrovieri merita senz'altro questo interessamento, ma nessuno pensa mai agli autotrasportatori, che lavorano giorno e notte, consecutivamente, e che chiedono soltanto che lo Stato non intralci con provvedimenti iniqui la loro attività. Sono infatti convinto che l'articolo 33 del Codice della strada rappresenti una vera iniquità. Quando una norma legislativa è violata in modo sistematico, come per le portate, in tal caso il difetto sta nella imperfezione della legge, che deve essere perciò modificata.

È necessario che il Governo italiano esca dalla sua posizione ambivalente, formalmente neutrale, ma di fatto contraria alla tesi francese delle 13 tonnellate, quella tesi che in fondo anche il nostro Governo ritiene, sia pure in prospettiva lontana, la soluzione migliore.

Secondo il mio parere, noi non potremmo deliberare in questa materia, che è di competenza degli organi comunitari; ma, se la Commissione ritiene superabile questa pregiudiziale, una soluzione ragionevole e accettabile da parte di tutti e che coincide con lo

interesse generale potrebbe essere quella di considerare i limiti da me proposti come lo *optimum*, da raggiungersi entro un determinato tempo; per il periodo transitorio dovrebbero essere approvate le modifiche all'articolo 33 del Codice della strada proposte dagli onorevoli Foderaro e Caiazza.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Bima, per il suo appassionato intervento.

CURTI IVANO. Nel corso della discussione sul codice della strada ebbe luogo un ampio dibattito sulla questione della limitazione del carico.

Da parte nostra non si intende sollevare alcuna obiezione sulla proposta di aumentare la portata degli automezzi e la misura di ingombro; devo, però, dire che sin da allora facemmo presente che, se la diminuzione della portata e della misura di ingombro era dettata da ragioni di sicurezza, occorre affrontare tutti i problemi connessi alla sicurezza del traffico ed alla maggiore redditività degli investimenti che ci si accingeva a fare nel settore degli autotrasporti. Il rappresentante del Governo, su richiesta della Commissione, dichiarò, allora, che una possibilità di soluzione della questione poteva trovarsi nel coordinamento del servizio dei trasporti in Italia. Infatti, il problema dei trasporti non si risolve — come ritengono gli onorevoli Foderaro e Bima — aumentando il peso di portata e la misura di ingombro; non si ottiene alcun risultato con l'adottare, ai fini di più rapide comunicazioni, mezzi che comportano un aumento della tassa di circolazione e del costo del carburante. Occorre coordinare i mezzi di trasporto, sia pubblici sia privati, in Italia.

In quell'occasione sollevammo anche una altra questione: noi non adeguavamo la viabilità delle nostre strade all'esigenza di renderle percorribili da mezzi di trasporto più economici, ma eravamo costretti ad adeguare i mezzi di trasporto a strade insufficienti, inadatte a ricevere il traffico più pesante e veloce che si sarebbe dovuto organizzare per ridurre il costo dei trasporti. Tale questione sussiste ancora oggi, anzi le condizioni sono peggiorate, tant'è vero che si sono dovuti sospendere i trasporti la domenica. Mi domando, poi, perché le autostrade non siano percorribili dai mezzi di trasporto merci: se sono state costruite solo per il turismo, tutti noi abbiamo una grave colpa. Il trasporto pesante continua sulle tradizionali strade e contribuisce ad ingombrarle maggiormente. I costi nel contempo sono aumentati, la portata è diminuita e il percorso che prima si faceva in

IV LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

dieci ore, adesso si fa in 16 o 18 ore. Quando avremo aumentato il peso degli automezzi, non avremo risolto nessuno dei problemi che ci portarono, in sede di approvazione del codice della strada, a limitare la portata degli automezzi. Questa decisione fu presa, non per volontà degli autotrasportatori o dei ferrovieri, ma sulla base di obiettive ragioni generali. Si pubblicarono peraltro documenti nei quali si chiariva l'esigenza di uno studio più approfondito del problema del traffico e fu sollevato pure il problema della navigabilità fluviale interna, in considerazione del carico cui erano sottoposte le strade del nostro Paese.

Non mi sento di aumentare il peso e la portata degli automezzi solo allo scopo di raggiungere una condizione di parità con gli altri Paesi.

Ritengo, insomma, che una discussione generale sulle proposte di legge sia utile, anche perché servirà a « rinvivare » la questione, ma che sarà necessario trovare la soluzione di ben altri problemi.

CARADONNA. Quando si parla di politica dei trasporti, ovviamente la polemica strada-rotaria si riaffaccia sempre; ma non credo che il problema base delle ferrovie possa essere risolto cercando di limitare il traffico stradale. Il problema delle ferrovie italiane è — semmai — un problema di ammodernamento e di efficienza degli impianti. Il collega che ha posto il problema delle Ferrovie dovrebbe sapere — e credo sia competente in materia — come il nostro parco ferroviario sia insufficiente, e come nel tentativo di far fronte ai trasporti di merci l'Azienda ferroviaria, e lo Stato italiano, paghino, per i vagoni stranieri che vengono trattenuti in Italia al di là dei termini stabiliti dalle convenzioni proprio per necessità di traffico, cifre enormi perché il nostro parco ferroviario è sguarnito, insufficiente e arretrato; e si crea il problema degli investimenti dello Stato in modo che le ferrovie italiane possano essere ammodernate e tenute nella dovuta efficienza.

Quindi, semmai, il problema è del potenziamento delle ferrovie, non della mortificazione dei trasporti su strada, anche perché il traffico commerciale è talmente aumentato per cui è necessario, anzi indispensabile, considerare come le ferrovie di per sé siano insufficienti — anche se attrezzate modernamente — a provvedere per intero a questa incombenza della tecnica moderna.

Per quanto riguarda il problema specifico rappresentato dalle proposte di legge, a me

sembra che — come è stato obiettivamente rilevato nei vari interventi — l'aumento del carico assiale e la possibilità quindi di aumentare il carico trasportato dai singoli automezzi, sia senza alcun dubbio un argomento che non si possa disattendere. Siamo in un periodo congiunturale anche perché non consideriamo quelli che sono i prezzi dei trasporti in Italia. Se consideriamo le deficienze dei nostri porti e le conseguenze che ne derivano allo sbarco delle merci — le quali in parte debbono essere sbarcate in porti esteri ed avviate quindi in Italia con gli aumenti sui costi del trasporto che è facile immaginare e la incidenza di tali aumenti specie sui costi delle materie prime — dovremmo cercare di risolvere almeno il problema dei trasporti per strada.

Non credo che questo sia un problema molto dilazionabile e dobbiamo considerare anche che questa può essere una piccola ma importantissima misura anticongiunturale.

D'altra parte il problema dei trasporti su strada assume sempre maggiore importanza. La nostra politica in materia deve tendere a far sì che l'Italia sia stabilmente collegata per strada, in qualsiasi stagione (e di qui la necessità dei trafori alpini) con gli altri Paesi europei.

L'onorevole Bima ha accennato al fatto che la grande industria italiana è momentaneamente non organizzata per far fronte alle nuove indicazioni tecniche che si concretano in un aumento di portata dei mezzi. Qui vorrei fare una considerazione: bisogna che Parlamento e Governo (si parla molto di programmazione e di incentivazione ecc.) si tengano maggiormente a contatto con la industria italiana. Forse un po' di responsabilità di certe situazioni congiunturali risale anche a mancate segnalazioni di miglioramenti tecnici che hanno permesso alla concorrenza straniera di affermarsi, o ad orientamenti interni che possono influire sulla produzione industriale. Per cui a volte parrebbe opportuno indicare alle industrie quelli che sono i mezzi più confacenti alla realtà nazionale in modo che esse industrie vengano messe in condizione di adeguarsi tempestivamente alle necessità tecniche moderne, altrimenti ci si confinerebbe in una anacronistica posizione autarchica.

Quindi penso che la proposta del collega onorevole Bima non possa non essere presa in seria considerazione. Mi pare che la necessità dell'aumento del carico ammesso sia nelle convinzioni comuni; anche perché i trasporti su strada incidono in maniera determinante

nell'attività edilizia al punto che il loro costo è stato considerato fra i prezzi indice di variazione dei parametri per i prezzi degli appalti, proprio ad iniziativa della Commissione lavori pubblici.

CATELLA. Condivido quanto esposto dagli onorevoli Foderaro e Bima circa la necessità di adeguare i pesi ai nuovi orientamenti dei trasporti in Europa. Ormai l'orientamento generale è impostato sulle 13 tonnellate e mi sembra di aver capito che anche l'onorevole Foderaro condivide questa impostazione, mentre permane la preoccupazione fondamentale che non venga approvato dalla CEE il limite delle 16 tonnellate; per cui si farebbe fare un passo avanti alla nostra industria che poi potrebbe risolversi per essa in un successivo passo indietro.

Quindi mi associo a quanto è stato proposto dall'onorevole Foderaro, considerando la proposta Bima solo più come la meta ultima alla quale bisognerà pur giungere.

E poiché è in atto una programmazione dei trasporti, ritengo sia indispensabile che gli esperti e gli uomini di Governo che ad essa si dedicano, tengano presente che i moderni mezzi circolanti in Europa sono orientati sulle tredici tonnellate e sarebbe quindi opportuno che a questo livello si adeguassero anche le misure in atto nel nostro Paese.

Anche perché, come ricordava l'onorevole Caradonna, con le nuove autostrade avremo, se non adeguiamo le nostre norme a quelle in vigore presso le altre nazioni, una calata sempre maggiore di veicoli provenienti dall'estero sulle nostre vie di comunicazione.

Per quanto riguarda il manto stradale, esso non dovrebbe preoccuparci eccessivamente. Dato che le opere strutturali sono proporzionate e dimensionate ai pesi che ci interessano, poiché l'immissione sul mercato dei nuovi mezzi di trasporto avverrà per forza di cose con gradualità, c'è tutto il tempo necessario per un rifacimento e un miglioramento del manto stradale, laddove fosse necessario.

Per tutto quanto detto sono favorevole alle due proposte di legge oggi al nostro esame, considerando quella d'iniziativa degli onorevoli Foderaro e Caiazza come un primo passo per aumentare la redditività dei nostri veicoli da trasporto e quella d'iniziativa dell'onorevole Bima come una meta alla quale dovremo giungere entro un determinato periodo, allineandoci con la tesi francese contro quanto sostenuto dalla Repubblica federale tedesca che — come ha opportunamente fatto rilevare l'onorevole Bima — avendo una

rete di idrovie di notevole importanza, non può non considerare il problema da un punto di vista diverso dalle altre nazioni della Comunità.

Sono favorevole all'approvazione immediata della proposta Foderaro.

CROCCO. Ho seguito con vivo interesse la discussione che si è svolta e mi sembra di potere individuare il delinarsi di due posizioni contrapposte: da un lato, alcuni sostengono le due proposte di legge o una di esse; dall'altro, altri commissari vi sono che prospettano alcune perplessità, non contestando il fondamento della riforma prevista dalle due proposte di legge, ma l'opportunità della sua immediata attenzione nella prospettiva della nostra politica dei trasporti e in ordine alle ripercussioni che il provvedimento potrebbe avere nel sistema generale dei mezzi di comunicazione del nostro Paese.

Indubbiamente, se ci si sofferma sulle considerazioni che sono state portate a favore delle modifiche proposte, non si può non essere favorevoli. Si è detto che il prezzo dell'autotrasporti merci, con le attuali norme limitative, è troppo elevato e non competitivo; donde la necessità di attuare alcune modifiche alla legislazione in vigore, adeguandola, anche se con una certa gradualità, a quella dei Paesi della Comunità europea che esercitano una pressione concorrenziale sempre più intensa. Aggiungerò che questa gradualità, oltre che legislativa, è inevitabile per forza di cose, poiché il parco degli autoveicoli non potrà essere rinnovato se non lentamente.

È anche vero però — ed è questo che genera in me alcune perplessità — che non si tratta soltanto di un problema di adeguamento ad una realtà europea in divenire, ma nello stesso tempo di un problema di inserimento nella attuale realtà italiana. Le legislazioni che regolano questi aspetti delicati degli autotrasporti nei vari Paesi non differiscono per caso, ma perché ciascun legislatore si è basato su considerazioni di politica economica generale e su esigenze tecniche particolari in ciascun Paese. Noi non possiamo paragonare, ad esempio la nostra rete viaria a quella francese o alla tedesca, che hanno caratteristiche e gradi di ammodernamento ben diversi.

Tutto ciò impone al legislatore di inserire il tema particolare oggi sottoposto al nostro esame in una visione globale della politica dei trasporti. Ho ascoltato le argomentazioni validissime espresse dagli onorevoli Foderaro e Bima: argomentazioni senz'altro convincenti e che non possono essere contestate; ma

IV LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

esse debbono essere riviste, inquadrare e coordinate in una visione globale. Ed è qui che hanno origine le mie perplessità.

Quando si parla di costo dei trasporti, noi impropriamente facciamo riferimento al solo costo di esercizio e non consideriamo il costo globale di tutto il sistema i cui oneri sono variamente ripartiti tra i diversi utenti e la collettività.

Nessuno può negare, per esempio, che esiste una interdipendenza tra costo di esercizio e costo delle infrastrutture. Abbassare il costo di esercizio con un provvedimento come quello propostoci può determinare delle reazioni a catena, che è assai difficile prevedere nella loro esatta portata. Una di queste è il necessario conseguente adeguamento della rete viaria e, quindi, la necessità di un massiccio, seppure graduale, intervento finanziario da parte dello Stato, il che pone a sua volta un problema di coordinamento nel quadro della programmazione; un'altra è rappresentata dalle ripercussioni sul settore ferroviario. Io non sono affatto un difensore delle ferrovie — anzi, come economista e come studioso dei problemi dell'aviazione civile, sono portato a considerare con sospetto l'influenza che questa azienda di Stato esercita su tutta la politica dei trasporti — ma debbo tuttavia riconoscere che il provvedimento propostoci non può non incidere in maniera e con intensità ufficialmente prevedibile nel settore ferroviario.

Il provvedimento proposto, tenuto conto dei problemi già ardui della circolazione sulle nostre strade, potrà anche produrre conseguenze negative nella motorizzazione privata e sul suo costo di esercizio. Mi sia inoltre consentito di dubitare della verità dell'affermazione qui fatta che le opere d'arte della nostra rete viaria siano adeguate ai nuovi maggiori carichi proposti; in molte strade sono previsti limiti di peso, come pure su molti ponti di strade principali e secondarie; il che imporrà la necessità di un loro oneroso e rapido adeguamento.

Come l'onorevole Caradonna ha accennato, vi è, fra gli altri, il problema dei valichi alpini; la nostra visione dei trasporti europei non può prescindere dalla barriera alpina il cui attraversamento diviene estremamente difficile soprattutto in alcuni periodi dell'anno; questo problema non è stato, se non parzialmente, risolto con i trafori già realizzati in alcuni dei principali valichi. Non vorremmo che in conseguenza di questo provvedimento lo Stato dovesse ricorrere ad un aumento della tassa di circolazione — come ci ha fatto osservare

l'onorevole Curti — per reperire la copertura dei maggiori investimenti necessari per risolvere le nuove esigenze sollevate dall'aumento del carico degli autocarri, poiché in tal caso ci ritroveremmo nella stessa situazione che oggi lamentiamo. A mio avviso, il provvedimento dev'essere esaminato in rapporto alle ripercussioni generali che potrebbe avere in futuro.

Vorrei quindi proporre una breve sospensiva all'esame delle due proposte di legge, ma non per una sospensiva come quella suggerita dall'onorevole Degli Esposti che avrebbe il risultato di un differimento *sine die*; e proporrei la nomina di un comitato misto ristretto (lavori pubblici e trasporti) per l'acquisizione di elementi di giudizio più precisi e tali da consentire, almeno in via di approssimazione, una valutazione delle reazioni del provvedimento nel sistema dell'economia generale dei nostri trasporti. Tale comitato potrebbe studiare, ad esempio, l'opportunità di una graduale applicazione delle norme non solo nel tempo, ma anche nello spazio, limitando cioè la circolazione dei veicoli con maggior carico assiale a determinati percorsi o zone, e solo in secondo tempo estendendone la circolazione in tutto il Paese; in caso diverso comprometteremmo uno dei requisiti fondamentali degli autotrasporti, le loro capacità in penetrazione capillare nella rete viaria.

In base agli elementi acquisiti dal Comitato potremo esprimere il nostro voto con maggiore tranquillità di coscienza.

TODROS. Onorevole Presidente, ritengo opportuno che la Commissione esprima, prima della chiusura della discussione generale, una decisione in ordine alle proposte sospensive che sono state formulate. La chiusura della discussione generale potrebbe significare che la trattazione dell'argomento sia stata esaurita, mentre invece sussistono ancora molte perplessità e dubbi da chiarire.

PRESIDENTE. Mi pare che il collega Todros abbia fatto una richiesta di sospensione della discussione che può essere riferita a tre ipotesi:

1) quella dell'onorevole Degli Esposti, di un rinvio per un inquadramento del problema in una visione più generale, che tenga conto di quanto è detto nel progetto di programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-69 e dei lavori della Commissione presieduta dal vice Presidente del Consiglio, Nenni, che ha l'incarico di studiare la ristrutturazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato;

IV LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAV. PUB. — TRAS.) — SEDUTA DEL 24 FEBBRAIO 1965

2) quella intermedia di Crocco, di una sospensione della discussione e del deferimento del problema ad un Comitato ristretto che lo esamini e lo inquadri;

3) quella, infine, della richiesta di rinvio della parte decisoria formulata dagli onorevoli Bima e Ripamonti.

Personalmente penso che, trattandosi di un provvedimento delicato, con funzioni anche anticongiunturali, il nostro senso di responsabilità deve mantenersi vigile ed evitare di prendere decisioni affrettate.

Per cui propongo di rinviare la discussione senza per altro considerarla chiusa. In questo modo non si pregiudicherebbe nulla e si per-

metterebbe ai diversi gruppi di precisare il proprio atteggiamento con maggiore approfondimento dei diversi aspetti del problema.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI