

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

IV.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 LUGLIO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	23
Proposte di legge (<i>Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea</i>):	
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 di trasporto (1772);	
BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840)	23
PRESIDENTE	23, 26, 29
CAVALLARO FRANCESCO, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	24
SAMMARTINO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	25
VERONESI	25
COLASANTO	25, 27
MARCHESI	26, 29
FODERARO	27
POERIO	27
CATELLA	27
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	28
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	28

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Foderaro e Bima, a norma dell'articolo 39 del Regolamento della Camera, intervengono alla seduta odierna, senza voto deliberativo, quali proponenti, rispettivamente, dei progetti di legge n. 1772 e 1840, oggi all'ordine del giorno.

Comunico altresì che, per la discussione delle proposte di legge all'ordine del giorno, a norma dell'articolo 28 del Regolamento, i deputati Cruciani, Basile Giuseppe e Franchi sostituiscono, rispettivamente, i deputati Guarra, della IX Commissione, e Lauro Gioacchino e Gonella Giuseppe, della X Commissione.

Seguito della 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 il seguito della discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati 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

La seduta comincia alle 10,40.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario della X Commissione*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. E TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1965

veicoli da trasporto », e della proposta di legge di iniziativa del deputato Bima: « Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada ».

Onorevoli colleghi, la discussione di questi provvedimenti è stata iniziata nell'ormai lontana seduta del 24 febbraio 1965, nella quale, accanto ad interventi favorevoli, non sono mancati altri pieni di perplessità e preoccupazioni.

In verità i primi sono stati in netta prevalenza ed anche io mi permetto sottolineare l'importanza dei provvedimenti, che tendono ad allineare i nostri mezzi autostradali di trasporto a quelli degli altri paesi della Comunità economica europea (si da renderli competitivi) e costituiscono anche valida misura anticongiunturale. Personalmente, quindi, mi auguro che possiamo oggi giungere all'approvazione del testo unificato che i proponenti dei due progetti di legge hanno deciso di sottoporre alla nostra discussione.

Dò lettura di tale testo unificato:

Il quarto, il quinto e il sesto comma dell'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

« Quando uno dei veicoli menzionati nel precedente comma sia munito di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada non sia superiore a otto chilogrammi per centimetro quadrato e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza tra due assi continui non sia inferiore a un metro, il peso complessivo a pieno carico del veicolo può raggiungere 190 quintali se a due assi, 260 quintali se a tre o più assi ».

« Il peso complessivo a pieno carico di un autoarticolato o di un autosnodato può raggiungere 145 quintali e, quando concorrano le condizioni indicate nel comma quarto, può raggiungere 280 quintali se a tre assi, 380 quintali se a quattro o più assi. Anche il peso complessivo a pieno carico di un autotreno non deve comunque superare 380 quintali. Le norme transitorie per gli autotreni circolanti che superano tali limite di peso verranno stabilite con decreto presidenziale.

« Qualunque sia il tipo di autoveicoli, filoveicolo o rimorchio il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare 130 quintali e in corrispondenza di due assi continui a distanza inferiore di due metri fra loro non può superare 190 quintali complessivamente ».

Prego gli onorevoli Relatori di esprimersi su tale testo.

CAVALLARO FRANCESCO, *Relatore per la IX Commissione*. Il testo unificato soddisfa nel modo migliore ad una duplice esigenza, all'esigenza di diminuire il costo del trasporto e quindi l'incidenza di esso sul costo del prodotto e all'esigenza di rendere competitivi gli autocarri di fabbricazione nazionale nei paesi della Comunità economica europea: alla prima esigenza risponde con l'aumento del carico massimo consentito dall'articolo 33 del Codice della strada; alla seconda esigenza soddisfa adeguando il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato a quelli consentiti in altri paesi della Comunità economica europea.

Tutto ciò, senza portare pregiudizio alle esigenze preminenti di cui sono custodi gelosi il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti. Mi riferisco, come gli onorevoli colleghi avranno intuito, a due componenti assolutamente preclusive: la componente della sicurezza del traffico e la componente della garanzia del manto stradale da un deterioramento eccessivo e, quindi, non sopportabile per la nostra rete viaria.

L'esame tecnico ha pienamente accertato che il progresso costruttivo negli organi di guida, progresso ottenuto specialmente con l'adozione del servosterzo, ha consentito una più razionale distribuzione della sopportazione del carico sugli assi, in modo da non aumentare l'indice di tale sopportazione, nonostante l'aumento di peso sull'asse più caricato, che è in definitiva l'elemento che ha maggiore influenza sul logorio del manto stradale.

Per tali motivi il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti, ognuno per la sua specifica competenza e responsabilità, dopo attento e ponderato esame, hanno riconosciuto che non c'è nulla da obiettare alla proposta di modificare l'articolo 33 del codice della strada, aumentando il carico massimo consentito da questo articolo.

Resta quindi accertato che la *ratio legis* vale a dire la funzione cui tende la proposta di legge in esame, e cioè la necessità e l'urgenza di rendere competitivi gli autocarri di fabbricazione nazionale nei paesi della Comunità economica europea, non è inficiata da alcun elemento negativo.

Desidero adesso spiegare i motivi per cui io sostengo che l'aumento degli attuali carichi massimi consentiti è necessario per rendere competitivi i nostri autocarri ed i motivi per cui, nella mia relazione del 24 febbraio, mi

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. E TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1965

sono dichiarato favorevole all'aumento del carico massimo, ma non nella misura di cui al nuovo testo unificato, mentre ora raccomandando alla vostra approvazione l'aumento nella misura più alta.

Per quanto riguarda la competitività dei nostri autocarri pesanti sui mercati stranieri, devo dire che essa è fortemente pregiudicata dai limiti di peso imposti dall'articolo 33 del nostro codice della strada. Tali limiti sono inferiori a quelli fissati dalle legislazioni degli altri paesi comunitari e quindi gli autotrasportatori di tali paesi non hanno alcun interesse ad acquistare automezzi di produzione italiana: l'incidenza del costo del trasporto sul costo del prodotto, con automezzi italiani, è maggiore di quella con automezzi degli altri paesi comunitari.

Per quanto riguarda il cambiamento delle mie opinioni personali, perché, adesso dico che il provvedimento al nostro esame anticipa in maniera lodevole la risoluzione del Parlamento europeo del 17 ottobre 1963 (che dovrebbe essere obbligatoria e vincolante per tutti i paesi comunitari solo il 1° gennaio 1970), ed invece qualche mese fa ho sostenuto, in questa stessa sede, l'opportunità di arrivare gradualmente a questi pesi massimi?

Nel febbraio scorso, come precisavo nella mia relazione di allora, mentre la Francia aveva già applicato i pesi massimi di cui alla risoluzione del Parlamento europeo, la Germania, invece, sembrava ancora ferma sul principio di aumentare gradualmente questi pesi, in modo da pervenire ai massimi solo il 1° gennaio 1970. Conseguentemente, siccome il mercato per noi più interessante è indubbiamente, per questo settore, quello tedesco, mi sembrava inopportuno prevedere pesi diversi da quelli consentiti dalla legislazione tedesca.

La situazione è oggi cambiata. Appare ormai certo che la legislazione tedesca si adeguerà a quella francese, alla quale si sono già adeguate quella del Belgio e quella del Lussemburgo. Tanto di guadagnato quindi per la nostra industria automobilistica, che in tal modo non sarà costretta ad un duplice sforzo tecnico ed economico, di portare la produzione, in un primo tempo, ad un carico intermedio ed, in un secondo tempo, ad un carico massimo.

Concludo ricordando, non solo l'importanza del provvedimento in esame, ma anche la sua urgenza e quindi la necessità di affrettare il più possibile il suo iter. Ritengo doveroso anche mettere in rilievo il carattere anticongiunturale del provvedimento, che ri-

muove un serio ostacolo alla esportazione di autocarri di nostra produzione.

Ringrazio infine gli onorevoli Foderaro e Bima per la loro iniziativa.

SAMMARTINO, *Relatore per la X Commissione*. Mi associo a quanto ha detto, con tanta completezza ed efficacia, l'onorevole Cavallaro.

VERONESI. Mi permetto chiedere al rappresentante del Ministero dei trasporti quali conseguenze ritiene abbiano a verificarsi, dall'approvazione di questo progetto, per il bilancio delle ferrovie dello Stato.

Io sono preoccupato di quanto ha avuto occasione di dirmi recentemente il Ministro dei trasporti ossia che il trasporto merci va continuamente calando, tanto che, non solo non si ordinano più carri merci, ma ci sono anche molti carri efficienti che restano inutilizzati. Questo, oltretutto, vuol dire che sia l'industria di costruzione dei carri, sia l'industria di riparazione, non lavorano. A questa osservazione si può rispondere che questa industria è sostituita dall'industria degli autocarri: non c'è dubbio, ma rimane il fatto che il fenomeno del trasferimento del trasporto di merci dalla rotaia alla strada va visto in prospettiva e che bisogna rendersi conto che, favorendo questo trasferimento (che può essere dal punto di vista economico una cosa giusta, non ne discuto) saremo chiamati, a più o meno lunga scadenza, ad affrontare il problema della trasformazione radicale dell'Azienda ferroviaria. Allora, questa azienda dovrà essere drasticamente ridimensionata, anche nel numero dei suoi dipendenti e dovranno essere ridimensionate anche le industrie di costruzione e di riparazione del materiale rotabile.

Per concludere, la mia richiesta non verte sul provvedimento come tale: io prendo atto che nella Comunità economica europea c'è un certo indirizzo e riconosco che la legge ferrea della concorrenza ci dice che, se gli altri paesi fanno in un certo modo, per non essere tagliati fuori, occorre provvedere in maniera simile, ma mi domando se possiamo prendere una decisione, senza prima avere vagliato attentamente i riflessi di questa decisione in altri campi che pure ci premono e ci preoccupano.

COLASANTO. Signor Presidente e onorevoli colleghi, io faccio eco alla proposta dell'onorevole Veronesi fino al punto di proporre una sospensiva, finché il Ministro dei trasporti non sarà in grado di dirci le conseguenze del provvedimento nei confronti delle ferrovie.

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. E TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1965

In questo dopoguerra, noi abbiamo fatto, per quanto riguarda il settore dei trasporti, una politica fortemente disordinata. Io sono dell'avviso che nel raffronto tra gli interessi pubblici e della collettività nazionale, rappresentati dalle ferrovie, e gli interessi privati, incentrati negli autotrasportatori, noi dobbiamo dare la precedenza e la preferenza ai primi. Ad ogni modo, quando abbiamo parlato dei trasporti ferroviari, abbiamo sempre messo in bilancio tutte le spese inerenti, e cioè quelle relative alla costruzione e riparazione degli impianti fissi e del materiale rotabile, quelle concernenti la loro manutenzione, ecc., mentre per il settore degli autotrasporti, abbiamo messo in bilancio soltanto il costo dei mezzi di trasporto e le spese per il personale, senza conteggiare le spese per la costruzione e per la manutenzione delle strade. Ora se parliamo di programmazione bisogna mettere ordine in tutta questa materia.

Le ferrovie dello Stato arrivano ad un *deficit* che si aggira sui 200 miliardi.

E questo un problema di cui dobbiamo occuparci e preoccuparci. Noi tutti possiamo vedere i treni vuoti e le strade affollatissime, non vi è dubbio che la maggior parte dei trasporti viene oggi effettuata a mezzo di autotreni, che sono preferiti anche perché permettono la consegna a domicilio. Ma, appunto per questo, è giunto il momento di fare scelte responsabili: non dobbiamo più varare leggi limitate solamente ad alcuni settori; dobbiamo, invece, lo ripeto, effettuare scelte, scelte che coordinino e armonizzino tutto il settore dei trasporti terrestri.

Per questo, propongo di sospendere la discussione del provvedimento al nostro esame.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 89 del regolamento, due deputati possono parlare in favore della sospensiva e due contro.

MARCHESI. Desidero intervenire a favore della sospensiva, proposta dall'onorevole Colasanto, per le stesse ragioni che sono state addotte dal proponente. A mio parere il Governo stesso dovrebbe appoggiare la proposta di sospensiva, dato che il comitato per la riforma della ferrovia, del quale faceva parte anche il Sottosegretario per i trasporti Maninoni, a conclusione dei suoi lavori, ha tracciato le linee della futura riforma ferroviaria fondandola su un sistema di scelte da effettuarsi nei confronti degli altri mezzi di trasporto. Il Governo dovrebbe restare fedele a questo indirizzo e non dar luogo a fatti che possano compromettere le prossime scelte.

Desidero leggere, dalla relazione del Comitato, un passo che mi sembra spieghi in maniera esauriente la situazione:

« Il risanamento economico e un'efficiente riforma dell'azienda ferroviaria sono strettamente legati alla soluzione di fondamentali problemi di politica generale dei trasporti. L'adozione di iniziative interne all'azienda non sarebbe sufficiente a migliorarne la situazione in modo soddisfacente e durevole. Poiché la situazione delle ferrovie è in larga misura dipendente dall'esistente assetto economico, tecnico e legislativo dei trasporti terrestri, occorre modificare quest'ultimo affinché possa migliorare.

La modificazione s'impone di per sé, indipendentemente dalla situazione delle ferrovie, per l'antieconomicità dell'intero sistema dei trasporti pubblici, per adeguare il sistema alle direttive dello sviluppo economico programmatico, per predisporlo ad una attuazione della politica comune dei trasporti che concili produttivamente le esigenze del paese con quelle del Mercato comune.

A tal fine: occorre un coordinamento degli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti (ferrovie statali e concesse, servizi di trasporto urbano e suburbano, autostrade, strade, porti, aeroporti, vie navigabili) che sia selettivo nelle scelte e programmato nei tempi, secondo un preciso ordine di priorità. A ciò provvede la programmazione economica.

Occorre promuovere gradualmente una diversa ripartizione dei traffici fra strada e ferrovia, orientando verso ciascuno dei due sistemi, con opportune misure, le correnti di traffico per le quali sono rispettivamente più economici: verso la ferrovia, i trasporti di massa pendolari e quelli pesanti o a lunga distanza; verso la strada gli altri. È stata sottolineata anche l'opportunità che venga attribuita alle ferrovie la gestione dei trasporti viaggiatori su autostrade. La concorrenza fra il mezzo ferroviario e quello stradale, poste le premesse per una maggiore economicità di gestione delle aziende di trasporto su rotaia, comporta la parificazione delle condizioni di partenza dei due sistemi ».

Mi pare che questo passo della relazione sia molto chiaro e indichi come dovranno essere orientate le scelte nei prossimi mesi. Si tratta di grossi problemi che richiedono un esame ponderato e globale.

Questa la ragione per la quale mi associo alla richiesta di sospensiva dell'onorevole Colasanto e prego tutti i colleghi di aderirvi.

FODERARO. Onorevoli colleghi, io ritengo che la decisione sulla sospensiva che ci apprestiamo a prendere sia di una gravità estrema e che l'onorevole Colasanto, se avesse misurato la portata della sua proposta, non l'avrebbe avanzata.

COLASANTO. Sono cinque anni che sto ripetendo le stesse cose.

FODERARO. Noi, oggi, ci troviamo — abbiamo fatto un errore con il Trattato di Roma o non lo abbiamo fatto, è cosa che esula da questa discussione — a dover competere su di un mercato molto più vasto di quello che è il mercato nazionale.

Alla soluzione che oggi viene prospettata di comune accordo tra i proponenti dei due progetti di legge hanno aderito la maggior parte degli stati comunitari: hanno aderito la Francia, il Belgio, il Lussemburgo. Pertanto, se l'Italia ancora restasse ancorata agli schemi tradizionali, noi vedremo in Italia — come del resto vediamo già oggi — transitare gli autotrasportatori francesi, lussemburghesi e così via di seguito e i nostri autotrasportatori dover restare a guardare.

Sicché, onorevoli colleghi, io penso che, pur essendo da un punto di vista teorico esatte le osservazioni che sono state fatte sull'esigenza di un coordinamento, noi — che, da legislatori, dobbiamo guardare alle esigenze immediate, alle esigenze di carattere concreto e pratico — non possiamo chiudere gli occhi su questa realtà.

Si tratta, poi, nel momento economico che viviamo, anche di un provvedimento anticongiunturale.

È vero quello che si è detto delle ferrovie e tutti sappiamo che le ferrovie sono in crisi, specialmente nel settore trasporti merci, ma, amico Colasanto, escludo che tu, che sei stato sottosegretario alle ferrovie, abbia mai pensato che con una legge si possa davvero cambiare il regime delle cose, voluto dalla forza della natura e dalle leggi irreversibili dell'economia. Strada e rotaia, anche io ne sono convinto, debbono essere sempre messe sullo stesso piano; anzi, se possibile, bisogna dare la preferenza alla rotaia, bisogna cercare di favorire al massimo la rotaia. Da questo punto di vista, anche io nel periodo in cui sono stato ai trasporti, mi sono preoccupato ed ho cercato tutti i modi e le maniere per incrementare la rotaia. Ma, purtroppo, se i clienti, il mercato — per le tariffe, per la comodità dell'autotrasporto che consegna le merci sotto casa, senza intralci, svincoli, eccetera, insomma per le leggi irreversibili dell'economia — preferiscono

l'autotrasporto al trasporto ferroviario (cosicché, mano a mano, le strade vanno a sopraffare, o quasi, le rotaie) cosa possiamo farci? Sarebbe logico e possibile contrastare e impedire la scelta? Quando si tratterà, e speriamo presto — benché io non creda che sarà poi tanto presto — di concretare le direttive del programma, del piano, allora si potranno e si dovranno adottare tutti quei provvedimenti che nell'interesse pubblico saranno resi necessari, per contemperare, allo stato delle cose in quel momento, gli interessi della strada con gli interessi della rotaia.

Concludo, ripetendo l'osservazione con cui ho iniziato il mio intervento: per quanto riguarda gli autotrasporti, noi ci troviamo di fronte a competitori drastici che, pur dicendosi membri di una Comunità, di una collettività, guardano esclusivamente ai loro personali, particolari, nazionalistici interessi.

Ecco perché io ritengo che la sospensiva sarebbe affossare una legge che oggi è reclamata a gran voce per il bene dell'economia nazionale.

POERIO. Sono per il rinvio della discussione. Non ho molto da aggiungere a quanto ha già detto il collega Marchesi; desidero tuttavia sottolineare ancora alcuni aspetti del problema. Per prima cosa, a mio parere, non è il caso di continuare ad adottare provvedimenti che interessano solo determinati settori: quando il problema è di ordine generale deve essere affrontato e risolto come tale, in maniera cosciente e una volta per tutte. D'altra parte, nel progetto di sviluppo economico si dice, al capitolo undici, paragrafo cinque, che il problema dei trasporti ferroviari è un problema di importanza primaria.

Per quanto, poi, è stato detto a proposito della Francia e della Germania, bisogna dimostrare con documenti alla mano, e non con affermazioni generiche, che questi paesi hanno preferito la strada alla rotaia. A me personalmente risulta che la Germania ha operato la scelta dando il suo favore ai trasporti per ferrovia.

Concludo ribadendo la mia osservazione iniziale, ossia che il provvedimento che è oggi al nostro esame è un provvedimento di carattere particolaristico, che interessa un numero limitato di persone e non investe la generalità del problema dei trasporti. Per questi motivi il mio gruppo appoggerà la proposta di sospensiva dell'onorevole Colasanto.

CATELLA. Sono contrario alla sospensiva, perché ritengo che l'approvazione di questa proposta di legge non pregiudichi affatto una

futura scelta di ordine generale tra i trasporti su strada e quelli su ferrovia: si tratta di un semplice provvedimento di adeguamento, come ha fatto rilevare il relatore, alle direttive date ai paesi del Mercato comune dal Parlamento europeo. E questo adeguamento è auspicato anche dal Ministero dei trasporti.

D'altra parte, il provvedimento non pregiudica affatto le soluzioni previste dal piano quinquennale di sviluppo per quelle che sono le impostazioni di ordine generale. Si tratta solo dell'aumento del peso dei carichi, dei trasporti a medie distanze, e, come tale, non porta pregiudizio alle ferrovie.

Dobbiamo pensare anche a togliere di mezzo le incertezze di direttive e di prospettive che attualmente danneggiano le industrie del settore e quindi le maestranze occupate in queste industrie. Non dobbiamo neanche dimenticare che il provvedimento può riuscire vantaggioso anche all'industria edile, oggi tanto in crisi.

A proposito delle ferrovie, vorrei fare un'altra considerazione e, cioè, che esse verranno ad essere favorite dalla riduzione, da 43 a 38 tonnellate, del carico massimo degli autotreni.

Per questi motivi sono contrario alla sospensiva.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se io ritenessi di dover parlare secondo visioni settoriali e particolari del mio Ministero, mi preoccuperei dell'usura e dell'inadeguatezza delle strade. Penso, invece, che dobbiamo tutti sforzarci di avere una visione globale del problema, e non settoriale.

Innanzitutto mi sembra importante, decisivo il fatto che si tratta di conferire competitività europea ai nostri autotrasportatori, di assecondare e favorire il processo di unificazione dei tipi degli autocarri nell'Europa occidentale e di togliere di mezzo gli intralci che attualmente si frappongono ad un fenomeno evolutivo, di per sé inarrestabile.

Il problema, poi, diventa addirittura drammatico dal punto di vista congiunturale: la vendita di nostri autoveicoli è precipitata. L'incertezza circa la regolamentazione della materia, che si aggiunge alla congiuntura, frena la vendita all'interno e, soprattutto, minaccia di arrestare quasi completamente la vendita degli autoveicoli all'estero; sicché ci possiamo trovare, a breve scadenza, di fronte a gravissimi inconvenienti per l'occupazione operaia.

Naturalmente non possiamo non preoccuparci dei problemi delle ferrovie, che penso

dovranno essere dibattuti a fondo nell'apposita sede, e cioè quando si discuterà della riforma dell'Azienda ferroviaria. Ritengo, però, che essi non debbano costituire, in questa sede, questione pregiudiziale fondamentale, in quanto non dobbiamo farci trascinare da una visione particolare. Concludendo, il mio parere è favorevole a che si proceda nella discussione e si approvi il provvedimento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Ministero dei trasporti ha una funzione generale di coordinamento di tutti i problemi dei trasporti terrestri e, quindi, si occupa e si preoccupa dell'Azienda ferroviaria che è patrimonio dello Stato, ma non può fare a meno di preoccuparsi anche di altre circostanze e degli altri mezzi di trasporto.

Circa il grave *deficit* di bilancio dell'Azienda ferroviaria, il Ministero dei trasporti ne è tanto preoccupato che ha sollecitato e collaborato attivamente allo studio di una riforma totale ed integrale dell'Azienda. Esso si augura che del progetto di riforma il Parlamento si possa occupare quanto prima, per poter arrivare finalmente ad attuare quella riforma, da cui si attende, con fondata fiducia, il risanamento del bilancio dell'Azienda.

Il Ministero dei trasporti, però, non può essere né sordo né cieco di fronte all'allargarsi del problema dei trasporti in tutti i settori e non può fare a meno di considerare la situazione, non solo sul piano nazionale, ma anche sul piano internazionale.

Che cosa può derivare alle ferrovie dall'accoglimento delle proposte di legge che oggi sono poste all'esame delle Commissioni riunite? Ecco il quesito, ecco il problema che, ripeto, per primo si è posto il Ministero dei trasporti.

Tutti sappiamo che si è avuta una contrazione, sulle ferrovie, del traffico merci e del traffico passeggeri e tutti sappiamo che una delle cause di questa contrazione del traffico ferroviario consiste nella concorrenza fatta dagli automezzi. La concorrenza degli autotrasporti, tuttavia, non si può eliminare con un colpo di spugna.

Si è detto che il provvedimento in esame potrebbe essere di nocimento alle ferrovie. Io penso, invece, che, se si limita la portata massima degli autotreni a 380 quintali, il provvedimento non porterà pregiudizio alle ferrovie.

Le ferrovie, infatti, non temono la concorrenza degli autocarri che hanno capacità e possibilità limitate: le ferrovie temono la

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (LAV. PUB. E TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 LUGLIO 1965

concorrenza degli autotreni, che su lunghi percorsi risultano più convenienti. E sotto questo profilo, la limitazione, per gli autotreni, del peso complessivo a pieno carico a 380 quintali dovrebbe diminuire la loro capacità di concorrenza.

Ritorno per un momento sulla tanto auspicata riforma delle ferrovie, per affermare che questa riforma ed il coordinamento fra i vari mezzi di trasporto potranno sempre farsi, anche se oggi si arriva ad approvare questo provvedimento che riguarda solo e perzialmente gli autotrasporti. Personalmente ho sempre sostenuto, anche in questa Commissione, come non fosse il caso di varare provvedimenti parziali in attesa di giungere ad una riforma che potesse avere una visione globale dei problemi in discussione. Oggi queste argomentazioni potrebbero essere rivolte contro di me; ripeto però che l'approvazione di questa proposta di legge non porterà alcun pregiudizio alla possibilità di una visione globale del problema dei trasporti.

Mi dichiaro, quindi, contrario alla sospensione della discussione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di sospensione dell'onorevole Colasanto.

(Non è approvata).

MARCHESI. A norma dell'articolo 40 del Regolamento, preannuncio da parte del mio gruppo la presentazione di una richiesta, firmata da un decimo dei componenti dell'Assemblea, di rimessione in Aula delle due proposte di legge.

PRESIDENTE. Prendo atto della preannunciata richiesta di rimessione in Aula, ai sensi dell'articolo 40 del Regolamento.

Sospendo conseguentemente la discussione delle proposte di legge.

La seduta termina alle 11,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI