

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

76.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 6 MAGGIO 1975

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Missioni:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	1159	
<b>Proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>		
MIOTTI CARLI AMALIA ed altri: Obbligo del casco durante la circolazione in motociclo o in motocarozzetta (27) . . . . .	1159	
PRESIDENTE . . . . .	1159, 1161, 1162, 1163	
BAGHINO . . . . .	1162	
DAMICO . . . . .	1161, 1162, 1163	
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1161	
GUGLIELMINO . . . . .	1163	
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . .	1160, 1162, 1163	
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>		
Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175) . . . . .	1163	
PRESIDENTE . . . . .	1163, 1164, 1165, 1166, 1167	
ALESSANDRINI . . . . .	1166	
BAGHINO . . . . .	1166	
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1165, 1166	
GUERRINI . . . . .	1167	
		KORACH . . . . . 1166
		MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . . 1163
		MERLI . . . . . 1166
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 1167
		<hr/>
		<b>La seduta comincia alle 9,45.</b>
		MAROCCO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).
		<b>Missioni.</b>
		PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Miotti Carli Amalia è in missione per incarico del suo ufficio.
		<b>Discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Miotti Carli Amalia ed altri: Obbligo del casco durante la circolazione in motociclo o in motocarozzetta (27).</b>
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati: Miotti Carli Amalia,

Maggioni, Canestrari, Cattaneo Petrini Giannina, Castellucci, Fioret e Marocco: Obbligo del casco durante la circolazione in motociclo o in motocarozzetta. Prima di dare la parola al relatore, onorevole Marzotto Caotorta, do lettura del parere, inviatoci dalla IV Commissione giustizia, relativo al progetto di legge oggi in discussione. « La Commissione giustizia esprime parere favorevole, condizionato alla sostituzione, nell'ultima alinea dell'articolo 1, delle parole: « è punito con l'ammenda » con le altre: « è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ». La Commissione giustizia invita, altresì, la Commissione competente nel merito a valutare l'opportunità di porre solamente per i motocicli, e non anche per le motocarrozette, l'obbligo dell'uso del casco ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. La IV Commissione giustizia ha manifestato nel suo parere alcune perplessità per quanto riguarda l'obbligo dell'uso del casco per le motocarrozette. Ora, data la scarsissima circolazione di detti veicoli, credo che questo non rappresenti un problema. D'altra parte, le motocarrozette vengono guidate da invalidi, che non credo si comportino in maniera spericolata o violino le norme della sicurezza stradale; non ho quindi difficoltà, se i colleghi sono d'accordo, a recepire l'invito della IV Commissione giustizia per questa parte del parere da essa reso.

Quanto al merito della proposta di legge, vorrei riferire circa il lavoro svolto in seno al Comitato ristretto nominato durante l'esame in sede referente, il quale è giunto alla decisione di apportare alcune modificazioni al testo del provvedimento. In pratica tali modificazioni riguardano entrambi gli articoli di cui consta il provvedimento. I primi tre commi dell'articolo 1 non subirebbero mutamenti, mentre, dopo il terzo comma dell'articolo 122 del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto presidenziale 16 giugno 1959, si intenderebbe aggiungerne un altro per stabilire che i conducenti dei motocicli e i passeggeri debbano usare, durante la circolazione degli stessi, un casco protettivo, le cui caratteristiche sarebbero determinate con decreto del ministro dei trasporti. Inoltre, è previsto, sempre in questo comma aggiuntivo, che chiunque violi la disposizione dell'articolo sia punito con una ammenda da quattro a diecimila lire. In questo modo ver-

rebbe recepita la prima parte del parere reso dalla IV Commissione giustizia.

L'altra modifica riguarda l'articolo 2 e cioè la questione della decorrenza. In pratica, la legge entrerebbe in vigore non più il novantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, bensì il centoventesimo.

Nel periodo di tempo intercorso dall'ultima seduta dedicata all'esame in sede referente di questa proposta di legge, ho avuto modo di assistere a Milano ad una riunione dei fabbricanti italiani di caschi per motociclisti, i quali, essendo molto interessati a questo provvedimento — per ovvii motivi — hanno esplicitamente dichiarato che la produzione italiana di caschi è superiore al fabbisogno ed è largamente esportata. Dopo queste assicurazioni, cadono le preoccupazioni che si erano poste all'inizio circa la necessità di importare dall'estero i caschi e di sottoporre l'industria italiana ad uno sforzo notevole al fine di aumentare la produzione.

È necessario, inoltre, dire ancora qualche cosa in merito alla determinazione delle caratteristiche del decreto che dovrebbe emanare il ministro dei trasporti. Il comitato ristretto propose a suo tempo che all'articolo 2 fosse aggiunto un secondo comma in cui si stabilisse che il ministro dei trasporti emani, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della legge, il decreto di cui all'articolo 1. Ciò eviterebbe ulteriori ritardi nell'emanazione dei decreti.

Sempre nel periodo che va dal dicembre 1974 ad oggi è intervenuta un'altra novità e cioè la decisione presa dall'UNI (Ente nazionale italiano di unificazione) nel dicembre 1974 di determinare le caratteristiche dei caschi. La Commissione di sicurezza ha dichiarato che i caschi per conducenti di motocicli debbano conformarsi a determinati criteri perché risultino effettivamente protettivi. Tale decisione è molto importante e interessante, tanto che è stata oggetto di molti studi. Io, addirittura, proporrei (sempre che fosse tecnicamente e giuridicamente possibile) di rifarsi a tale dichiarazione e allegare il documento dell'UNI alle legge, inserendo un comma in cui si dichiara che per la costruzione dei caschi ci si deve rifare a quanto è previsto nell'allegato. Così facendo, secondo me, si accorcerebbero i tempi e si renderebbe immediatamente operativo il provvedimento. Inoltre, tale allegato potrebbe forse sostituire il regolamento che il Ministero dei trasporti deve emanare in materia.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**DAMICO.** Vorrei proporre una questione sospensiva, che motiverò. Prima di tutto vi è il fatto che, se imponessimo l'obbligo del casco per tutti coloro che vanno in motocicletta, indipendentemente dalla velocità e dal fatto di circolare nell'area cittadina, creeremmo delle discriminazioni, in quanto obbligheremmo ad indossare il casco anche coloro che, circolando esclusivamente in città, non superano la velocità di 50 chilometri orari. Se, invece, si vuole fare in modo che questa legge contribuisca ad evitare, per quanto possibile, le più gravi conseguenze delle cadute dal motociclo, sarà necessario riflettere ancora sul problema e articolare diversamente questa proposta di legge.

Un altro motivo riguarda i veicoli. Noi abbiamo escluso i ciclomotori, i quali, invece, sono previsti dalla legge. Anche questa articolazione va rivista.

Infine, la terza osservazione da fare riguarda la proposta del relatore di inserire come allegato la documentazione fornita dall'UNI in merito ai criteri di fabbricazione dei caschi. Io dubito fortemente che ciò sia giuridicamente possibile, in quanto, tra l'altro, credo che la omologazione dei caschi spetti solo al Ministero dei trasporti.

Dobbiamo inoltre ben riflettere sull'estensione dell'obbligo che andiamo ad imporre in quanto, se si usa una moto di grossa cilindrata, vi è senz'altro bisogno del casco, mentre non lo ritengo necessario per i motocicli e le motorette.

In ogni caso vorrei chiedere la sospensione di questa discussione perché noi non stiamo facendo altro che approvare continuamente modifiche parziali al codice della strada. A questo punto tanto varrebbe, che affrontassimo una revisione organica e globale di questo codice, e che il ministero ci dicesse quali sono gli articoli superati. È per questa ragione, e non per frapporre ostacoli speciosi, che propongo la questione sospensiva.

**DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il Governo non si oppone al prosieguo della discussione rendendosi conto della necessità di sicurezza che ispira la proposta di legge. Proporrei, caso mai, l'uso del casco limitatamente alla circolazione al di fuori dei centri abitati, dove è previsto un limite alla velocità. Per quanto riguarda la sanzione, ritengo che non occorra fare al-

cun riferimento specifico a quel comma che si vorrebbe inserire nell'articolo 122 del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale. Circa l'entrata in vigore della legge, bisogna sapere se la produzione italiana corrisponde alla domanda e in ogni caso il ministero sarebbe del parere di allungare tale termine a 150 giorni.

Per quanto riguarda le caratteristiche del casco, credo che sia opportuno un decreto ministeriale, anche se il Governo terrà conto delle indicazioni dell'UNI.

**PRESIDENTE.** I deputati Damico, Ciacci e Carri hanno presentato la seguente questione sospensiva:

« La X Commissione trasporti,

ritenuta la necessità che il Ministero dei trasporti addivenga alla presentazione al Parlamento di una modificazione globale ed organica del vigente codice della strada entro e non oltre il 31 dicembre 1975, delibera di sospendere nel frattempo la discussione della proposta di legge dei deputati Miotti Carli Amalia ed altri n. 27 e di passare all'ordine del giorno ».

A norma dell'articolo 40 del regolamento, su questa questione potranno parlare due soli deputati a favore, compreso il proponente e due contro.

**MARZOTTO CAOTORTA, Relatore.** Premetto di aver ricevuto una lettera della onorevole Miotti Carli Amalia, presentatrice di questa proposta di legge, la quale raccomanda caldamente il prosieguo dell'iter procedurale. In questa sede non mi sono soffermato sulla illustrazione delle motivazioni del provvedimento, perché le abbiamo già affrontate nel corso del precedente esame referente; debbo però aggiungere, di fronte alla questione sospensiva proposta dal gruppo comunista che quello della protezione dei motociclisti tramite l'uso del casco è un problema importante, che non possiamo sottrarci dall'esaminare in tutta la sua globalità. Infatti, circa il 60, 70 per cento degli incidenti determinano traumi cranici mortali, che molto spesso potrebbero essere evitati con l'uso del casco. Per questo motivo in tutti gli altri paesi europei vi è l'obbligo per i motociclisti di portare il casco. Noi stessi possiamo constatare che va sempre più diffondendosi l'uso perché, malgrado la spesa che comporta l'acquisto del casco, la gente ha capito che la vita è un bene troppo prezioso.

Ritengo, pertanto, che un ulteriore rinvio dell'approvazione della legge, che è stata presentata all'inizio della legislatura, non sarebbe giustificato. Ormai, essendo passati tre anni, non sussiste più la questione dei termini per l'entrata in vigore. È quindi nostro dovere stabilire un termine entro il quale i motociclisti si premuniscano, perché si tratta di norme di sicurezza la cui entrata in vigore non può essere ulteriormente rinviata.

Vorrei poi rispondere alle osservazioni fatte circa la questione della velocità e, quindi, circa l'uso del casco dei centri abitati. Ne abbiamo discusso a lungo, sia in Commissione referente sia in sede di Comitato ristretto, giungendo alla conclusione che i 50 chilometri orari sono più che sufficienti per rendere un incidente pericoloso e spesso mortale. Ho infatti avuta la personale esperienza che questo tipo di incidenti avviene con maggior frequenza negli incroci, dove è sufficiente che qualcuno non rispetti il segnale rosso o affronti una curva a velocità eccessiva.

Vi è poi il problema dei trasferimenti da un centro abitato all'altro; spesso tra uno e l'altro centro vi è una zona in cui è permessa la circolazione a velocità maggiore di 50 chilometri orari, ed allora sorgerebbero notevoli difficoltà pratiche nell'applicazione di una norma che limitasse l'obbligo dell'uso del casco al di fuori dei centri abitati.

DAMICO. Non so se avete parlato con i produttori di caschi, ma vi pregherei di tener conto anche dell'opinione degli artigiani, che rappresentano la stragrande maggioranza di coloro che adoperano il motociclo come mezzo di trasporto. Come si può pretendere di imporre l'uso del casco al lattoniere che va in giro con la cassetta dei ferri del mestiere?

Bisogna riflettere su questi argomenti, perché un'applicazione indiscriminata della legge potrebbe avere aspetti negativi.

PRESIDENTE. Non vedo perché ella, onorevole Damico, vorrebbe introdurre questa differenza per quanto riguarda gli artigiani. Forse essi hanno la testa più dura degli altri. (*Si ride*).

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Vi sono molti casi in cui l'obbligo dell'uso del casco può sembrare inopportuno, come, ad esempio, per il ragazzo che va a scuola o per l'operaio che dà un passaggio al collega; ma si deve tenere presente che, in caso di inci-

dente, qualcuno può rimetterci la vita. Le norme di sicurezza o sono effettivamente tali o non lo sono affatto. Inoltre, questa normativa si riferisce ai motocicli e non ai ciclomotori; normalmente l'artigiano usa la *Vespa 50* e perciò non ha bisogno del casco.

Per quanto riguarda la proposta di diversificare i caschi secondo la velocità del mezzo, non sono d'accordo. Infatti, per velocità basse vi dovrebbero essere caschi più leggeri, cioè più economici; ma come si fa a controllare la velocità per non permettere vengano adottati soltanto i tipi più economici? Potrebbe accadere come in Marocco dove tutti, essendovi l'obbligo dell'uso del casco, hanno comperato quelli più scadenti, che sono poi risultati costruiti con il cartone.

Pregherei, pertanto, l'onorevole Damico di non insistere nella sua questione sospensiva, perché ritengo che ormai la Commissione abbia discusso a sufficienza sull'argomento, giungendo a conclusioni meditate e mature. Preferisco arrivare ad un compromesso pur di concludere, poiché, mentre noi discutiamo, la gente continua a morire in motocicletta.

BAGHINO. Sono contrario alla proposta di sospendere la discussione di questo provvedimento, che abbiamo ormai approfondito in tutti i suoi aspetti nella sede referente e in seno all'apposito Comitato ristretto, dove sono state esaminate tutte le possibili obiezioni che sono poi state avanzate anche in questa sede, giungendosi infine ad una nuova formulazione del testo.

Potrei essere d'accordo sulla proposta di consentire in città il non uso del casco, purché siano fatti severamente rispettare i limiti di velocità. Ma ritengo indispensabile approvare al più presto questo provvedimento perché, nel frattempo, la situazione continua a permanere grave.

Noi siamo famosi per l'abitudine di varare provvedimenti parziali e settoriali, dicendo ogni volta che si tratta dell'ultima. Ma questa volta io penso che sia veramente il caso di fare al più presto, anche se il provvedimento risulterà, forse, impreciso.

DAMICO. Ma in questo modo continuiamo a legiferare come per il passato!

BAGHINO. No, perché se stabiliamo un termine di 120 o di 180 giorni per l'applicazione della normativa, nel frattempo potremo emanare un piano organico, intervenendo poi in modo da rendere la normativa stessa

più precisa e organicamente collegata con il quadro più ampio di riforma del codice della strada. Occorre però iniziare, perché non credo che si possa attendere ancora, specie quando è in giuoco l'incolumità delle persone.

GUGLIELMINO. Vorrei aggiungere qualche considerazione di carattere pratico. Se un giovane, munito di patente, porta dietro il suo motociclo un ragazzino senza casco, chi dovrà pagare la sanzione amministrativa? Il guidatore o il genitore del ragazzino? Quante lite giuridiche avremo?

Tutti sappiamo che un ragazzino di 11 o 12 anni non ha alcuna responsabilità; dobbiamo quindi definire il soggetto responsabile perché, così come è formulato il testo, chiunque può sfuggire alle sanzioni.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Esiste già il divieto di portare a bordo di ciclomotori il secondo passeggero.

GUGLIELMINO. Avremo, comunque, decine di migliaia di liti giudiziarie. Inoltre, l'articolo 2 sancisce che entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della legge il Ministero dei trasporti emanerà le norme relative al decreto. Non credo che in 30 giorni le industrie possano produrre caschi con le caratteristiche che abbiamo richiesto, anche perché bisogna provarli ed omologarli.

Vi è anche un'altra questione di maggiore rilievo politico, indipendentemente dalla posizione dei vari gruppi parlamentari. In Assemblea si stanno discutendo i provvedimenti riguardanti l'ordine pubblico ed uno degli argomenti principali è proprio quello riguardante i caschi. Se approviamo il provvedimento che vieta l'uso dei caschi nelle manifestazioni, è assurdo che poi lo rendiamo obbligatorio ai motociclisti, quando sappiamo che la maggior parte dei partecipanti alle manifestazioni vi si reca appunto con i motocicli.

La richiesta di una sospensiva non è una scusa per perdere tempo, ma un modo per invitare la Commissione a riflettere seriamente su alcuni gravi problemi.

DAMICO. Colgo occasione dall'intervento dell'onorevole Guglielmino, per far presente l'opportunità di proseguire i nostri lavori in modo più proficuo in seno ad un apposito gruppo informale di lavoro. A tal fine siamo disposti a ritirare la questione sospensiva.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non mi oppongo alla volontà dei colleghi; vorrei soltanto che questo non significasse quello che è avvenuto già per due volte l'anno scorso, cioè un rinvio di sei mesi. Non dobbiamo dimenticare che abbiamo incominciato ad esaminare questa proposta di legge nel 1972. Per evitare un ennesimo rinvio della discussione alle «calende greche», prego pertanto la presidenza di fissare fin d'ora la data della riunione del gruppo informale di lavoro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del deputato Damico di far luogo alla nomina di un gruppo informale di lavoro per l'ulteriore disamina del provvedimento.

*(È approvata).*

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di fissare la riunione del gruppo informale di lavoro — di cui mi riservo di nominare i componenti — mercoledì 14 maggio, alle ore 16,30.

*(Così rimane stabilito).*

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### **Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (3175).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Io credo che potremo approvare questo disegno di legge in un termine brevissimo perché la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sugli emendamenti che le erano stati sottoposti, ad eccezione degli ultimi due commi dell'articolo aggiuntivo 3-bis, dato che essi comportano un onere per il quale non è prevista alcuna indicazione di copertura. Infatti, il quarto e il quinto comma di tale articolo aggiuntivo introducevano una innovazione che, nelle intenzioni delle aziende concessionarie, avrebbe consentito una ulteriore revisione del contributo previsto dalla legge n. 1221, oltre a quella normalmente stabilita dalla legge stessa. Tale no-

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1975

vità non è sembrata accoglibile alla Commissione bilancio: nonostante ciò, invito i colleghi ad approvare il disegno di legge. Quello che mi sembra importante sottolineare è il fatto che la V Commissione bilancio abbia accettato i nostri emendamenti, che riguardano anche la ferrovia Alifana, il che permetterà un trasporto più organico nell'area napoletana.

**PRESIDENTE.** Passiamo agli articoli. Ricordo che in una precedente seduta l'articolo 1 era stato approvato in linea di principio, con riserva del necessario parere della V Commissione bilancio su alcuni emendamenti ad esso presentati.

Poiché la predetta Commissione ha espresso al riguardo parere favorevole, porrò in votazione definitivamente il suddetto articolo nel testo modificato dagli emendamenti approvati, dopo averne dato lettura:

**ART. 1.**

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad effettuare interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento delle seguenti reti e linee ferroviarie:

- 1) Ferrovie Nord-Milano;
- 2) Ferrovia Circumvesuviana;
- 3) Ferrovia Cumana;
- 4) Ferrovia Circumflegrea;
- 5) Ferrovia Alifana.

(È approvato).

Anche l'articolo successivo era stato approvato in linea di principio con riserva del necessario parere della V Commissione bilancio su alcuni emendamenti ad esso presentati. Poiché la predetta Commissione ha espresso al riguardo parere favorevole, porrò in votazione definitivamente l'articolo, nel testo modificato dagli emendamenti approvati, dopo averne dato lettura:

**ART. 2.**

Agli interventi di cui all'articolo 1 si provvederà secondo un piano quinquennale e per l'importo globale di 263 miliardi di lire, da destinarsi:

per lire 90 miliardi alle ferrovie Nord-Milano;

per lire 50 miliardi alla ferrovia Circumvesuviana;

per lire 53,9 miliardi alla ferrovia Cumana;

per lire 6,1 miliardi alla ferrovia Circumflegrea;

per lire 63 miliardi alla ferrovia Alifana.

(È approvato).

Ricordo che l'articolo successivo era già stato approvato definitivamente nel seguente testo:

**ART. 3.**

I programmi ed i progetti d'ammodernamento e potenziamento nonché le eventuali varianti saranno approvati con separati decreti del Ministro dei trasporti su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Il Ministro dei trasporti provvede con propri decreti a disciplinare l'esecuzione delle opere e forniture da parte dei concessionari, i relativi pagamenti e la revisione prezzi.

L'articolo aggiuntivo 3-bis del relatore era stato approvato in linea di principio, con riserva del necessario parere della V Commissione bilancio, nel seguente testo:

**ART. 3-bis.**

Sui provvedimenti da adottare ai sensi dell'articolo precedente sarà in ogni caso preventivamente sentita la Regione interessata la quale dovrà far conoscere le proprie eventuali osservazioni entro 30 giorni dalla richiesta.

I programmi di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana saranno approvati previa presentazione di un piano unitario.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con quelli del tesoro e delle finanze, può far luogo al raggruppamento organico dei servizi ferroviari in concessione dell'area metropolitana di Napoli in base ad accordi fra i vari enti interessati.

Qualora venissero successivamente deliberate ed approvate varianti o aggiunte ai progetti di ammodernamento che comportino aumenti della spesa prevista, tali aumenti comporteranno una revisione della sovvenzione d'esercizio, in atto al momento dell'approvazione delle varianti, che preveda il riconoscimento:

- 1) di una quota annua di ammortamento e interessi a copertura degli oneri restati a

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 AGOSTO 1974

Eboli, per ragioni di razionale ubicazione e per motivi occupazionali.

0/3121/6/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non posso accettare questo ordine del giorno poiché le ferrovie dello Stato hanno ritenuto che per le officine da realizzare in Campania la sede più indicata sia Nola. Abbiamo anche chiesto l'opinione del presidente della regione Campania — che ha la competenza per gli insediamenti territoriali — il quale ci ha trasmesso il parere unanime della regione, favorevole all'insediamento delle officine a Nola. Questo problema dovrebbe quindi considerarsi ormai risolto.

BAGHINO. Ritiriamo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marino, Baghino e Galasso hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

premessi che nell'ambito di numerosi ed importanti centri urbani, l'esistenza di diversi passaggi a livello determina gravissime strozzature che provocano perdita di tempo se non addirittura la paralisi del traffico,

impegna il Governo

a risolvere tale grave problema intervenendo tempestivamente.

0/3121/7/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

nel quadro del piano poliennale di sviluppo delle ferrovie dello Stato che dovrà essere presentato al Parlamento entro il 1976,

impegna il Governo

a dare un incremento prioritario, con nuove strutture e in base a completa riorganizzazione, al settore studi e ricerche della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

0/3121/8/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione, a condizione che il termine « prioritario » sia inteso in senso relativo.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti

impegna il Governo

a porre particolare attenzione all'aumento della dotazione del parco carri merci a carattere specializzato, con particolare riguardo al trasporto dei contenitori e dei frigoriferi.

0/3121/9/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione. Non sono contrario alla questione dei contenitori, ma vorrei far presente che, mentre il problema del trasporto dei contenitori è molto importante nelle città portuali, altrove non ha quella grande importanza che gli si attribuisce.

BAGHINO. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino, Galasso e Marino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

rilevata la grave disfunzione nello spostamento quotidiano di cittadini italiani per recarsi al lavoro e agli studi;

ritenuta l'urgenza di porre le condizioni per creare un sistema il più rapido possibile che renda meno faticoso e stressante il trasporto dei pendolari;

impegna il Governo

a dotare l'azienda delle ferrovie dello Stato di materiale rotabile idoneo al trasporto veloce dei pendolari e a promuovere la intensificazione del numero dei convogli.

0/3121/10/10

PRETI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

BAGHINO. Non insistiamo per la votazione.

in proprietà dello Stato, in relazione all'incremento di valore ed in proporzione alla misura dell'intervento finanziario dello Stato disposto dalla presente legge, e lasciate in uso gratuito ai concessionari, che ne cureranno la perfetta conservazione anche con i necessari interventi di straordinaria manutenzione e provvederanno a proprie spese alle reintegrazioni in caso di distruzione o danneggiamento non dovuto a cause di forza maggiore.

Il Ministero dei trasporti provvederà, a tal uopo, d'intesa con ciascun concessionario, all'individuazione delle opere costituenti la ferrovia e le sue dipendenze e delle unità di materiale rotabile e di esercizio che s'intenderà acquisito, interamente o per una quota determinata, in proprietà dello Stato.

Qualora il maggior onere di ammodernamento sopportato dalla società concessionaria superi il 20 per cento dell'importo stabilito con la presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino a 25 anni, a partire dalla data di ultimazione dei lavori di cui alla presente legge.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti al concessionario alla fine della concessione, saranno liquidati, per le diverse categorie di opere, nella stessa misura e con le stesse modalità previste dalla legge n. 1221 del 2 agosto 1952 e successive modificazioni ed in particolare come indicato dall'articolo 9 della legge citata.

(È approvato).

L'articolo successivo era già stato approvato definitivamente nel seguente testo:

#### ART. 8.

All'onere di lire 5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno 1975 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di cui al capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere al titolo le parole: « e Alifana ».*

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore al titolo del disegno di legge, di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

BAGHINO. A mio parere la nostra Commissione e la V Commissione bilancio hanno dimostrato di essere particolarmente sensibili al problema delle ferrovie « Alifana » e di voler contribuire positivamente alla sua soluzione, come pure a quella di altri problemi che rivestivano la massima urgenza. Il gruppo del MSI-destra nazionale darà pertanto voto favorevole a questo disegno di legge.

MERLÌ. Il gruppo della Democrazia cristiana darà voto favorevole a questo provvedimento, che va incontro alle esigenze di sviluppo delle ferrovie nelle aree metropolitane in cui esse giuocano un ruolo preciso e decisivo.

ALESSANDRINI. Il testo di questo provvedimento ha subito, nel corso di varie sedute, modificazioni qualificanti, che ne hanno meglio definito il contenuto, contribuendo ad una sua maggiore chiarezza. Basti pensare alla inclusione nel provvedimento della ferrovia « Alifana », che ha avuto luogo soltanto grazie ad una proposta sorta in seno alla nostra Commissione e da essa fatta propria all'unanimità. Con queste considerazioni, annuncio il voto favorevole del gruppo liberale a questo disegno di legge.

KORACH. Noi comunisti siamo soddisfatti della conclusione dell'iter di questo disegno di legge. Ciò che ci sembra particolarmente importante è il fatto che la Commissione abbia riaffermato e il Governo abbia accettato il principio che la soluzione di certi problemi va vista in modo unitario. Infatti, sono stati introdotti emendamenti tendenti a risolvere anche i problemi della ferrovia « Alifana ».

Ci corre, però, in questo momento, l'obbligo di lamentare i ritardi del Governo nell'affrontare globalmente tutti i problemi dei trasporti locali in concessione e delle ferrovie secondarie. Il testo del disegno di legge risulterà certo migliorato rispetto a quello inizialmente presentato dal Governo, anche se continuerà ad essere un provvedimento locale



e limitato al di fuori del controllo del Parlamento e da qualunque tentativo di pianificazione (mi riferisco al piano dei 30 mila autobus di cui abbiamo scoperto l'esistenza attraverso le dichiarazioni del Governo e di cui non si era mai parlato). Noi comunisti chiediamo, pertanto, che il Governo si impegni a rivedere tutta la materia e a non più erogare somme non indifferenti (in questo caso, oltre 200 miliardi di lire erogati a fondo perduto a copertura dei bilanci disastrosi delle ferrovie in concessione) e si impegni, inoltre, ad una utilizzazione di questi fondi sulla base di scelte precise sul piano nazionale e non più con leggi, come questa, che rimangono formalmente « leggine », cioè riguardanti solo particolari settori.

**GUERRINI.** Il gruppo socialista esprime un giudizio positivo su questo disegno di legge, al quale sono stati opportunamente introdotti alcuni emendamenti che hanno consentito di completare il quadro dell'ammmodernamento e del potenziamento delle varie linee ferroviarie.

Bisogna dare atto al presidente della nostra Commissione e al relatore, onorevole Marzotto Caotorta, di aver svolto gli opportuni interventi affinché il provvedimento arrivasse finalmente ad una conclusione positiva.

Io credo che questo provvedimento, nonostante abbia una sua caratteristica settoriale in quanto si occupa solo di un certo tipo di ferrovie, non si possa considerare alla stregua di una « leggina », in senso stretto, sembrandomi che esso sia, nel suo complesso, di grande importanza, in quanto affronta in maniera globale un settore del trasporto pubblico. Per la sua completezza e organicità e per il corretto finanziamento, si può quindi considerare come una legge di rilievo, per cui ribadisco il voto favorevole del gruppo socialista che ha avuto finalmente la soddisfazione di veder risolta in modo organico

la questione delle cinque ferrovie citate nell'articolo 1 del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

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

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per l'ammmodernamento e il potenziamento delle ferrovie Nord-Milano, Circumvesuviana, Cumana, Circumflegrea e Alifana » (3175):

Presenti e votanti . . . . .	25
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarín, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Cera-  
volò, Ciacci, Damico, Di Leo, Fortuna, Fos-  
scarini, Galasso, Guerrini, Guglielmino, Ip-  
polito, Korach, Marzotto Caotorta, Merli,  
Scipioni, Skerk, Volpe e Zoppi.

*È in missione:*

Miotti Carli Amalia.

**La seduta termina alle 10,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO