

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 MARZO 1953

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		PETRUCCI, <i>Relatore</i>	868, 871
PRESIDENTE	866	JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	869
Proposta di legge (Rinvio della discussione):		GIAVI	869
LEONE e MAZZA: Norma integrativa dell'articolo 2 della legge 30 novembre 1952, n. 1844, concernente la sistemazione a ruolo del personale straordinario delle Ferrovie dello Stato. (3223)	866	SPOLETI	870
PRESIDENTE	866	FODERARO	870, 872, 873
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		TOMBA	870, 873
Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.). (2917)	866	NICOTRA MARIA	871
PRESIDENTE	866, 867	VERONESI	871
DE PALMA, <i>Relatore</i>	866, 867	CARONITI	871
GIAVI	867	DUCCI	871
Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 74, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (<i>Modificato dal Senato</i>). (3119-B)	867	BERTAZZONI	871
PRESIDENTE	867	FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	871, 872, 873
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	868	MONTICELLI	876
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Modificazioni agli articoli 37, 39, 61 e 63 del Codice della strada, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. (2002)	868	Nuove tabelle organiche del personale di gruppo C e subalterno dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici. (<i>Urgenza</i>). (3207)	876
PRESIDENTE	868, 869, 871, 872, 873, 876	PRESIDENTE	876
		SPOLETI, <i>Relatore</i>	876
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	877

La seduta comincia alle 9,30.

MONTICELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati, Cara, Farinet e Salvatore.

Rinvio della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Leone e Mazza: Norma integrativa dell'articolo 2 della legge 30 novembre 1952, n. 1844, concernente la sistemazione a ruolo del personale straordinario delle Ferrovie dello Stato. (3223).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Leone e Mazza: « Norma integrativa dell'articolo 2 della legge 30 novembre 1952, n. 1844, concernente la sistemazione a ruolo del personale straordinario delle ferrovie dello Stato » (3223).

Avverto che gli stessi onorevoli proponenti hanno fatto presente che sarebbe opportuno sentire, in merito a questo provvedimento, il parere della I e della IV Commissione.

Se non vi sono osservazioni, può pertanto rimanere stabilito che sarà richiesto il parere di quelle Commissioni e che la discussione della proposta di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.). (2917).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.) ».

La IV Commissione ha espresso parere favorevole con una modifica all'articolo 3 di cui darà conto il relatore.

L'onorevole De Palma, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

DE PALMA, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione autorizza l'esercizio della ferrovia metropolitana di Roma e quindi riveste anche carattere di urgenza, data la necessità e l'utilità di decongestionare il traffico e permettere più rapide comunicazioni all'interno della città di Roma. L'esercizio viene affidato alla S. T. E. F. E. R., la quale è un'emanazione del comune di Roma, e che, essendo già esercente della ferrovia Roma-Lido, offre sufficienti garanzie di attrezzatura e di funzionamento, sia perché la metropolitana è diretta-

mente collegata con la ferrovia Roma-Lido, sia perché la S. T. E. F. E. R. ha a disposizione personale già addestrato e servizi tecnici ed amministrativi già organizzati.

Il disegno di legge prevede che l'eventuale disavanzo di esercizio dovrà essere coperto dallo Stato, per conto del quale la S. T. E. F. E. R., per un periodo di tre anni, gestisce la metropolitana stessa.

Poiché, a mio modo di vedere, soluzione migliore non poteva trovarsi, invito i colleghi ad approvare il disegno di legge.

La Commissione finanze e tesoro, nell'esprimere parere favorevole al provvedimento, ha proposto una modifica al secondo comma dell'articolo 3, l'attuale dizione prestandosi ad equivoci. La modifica, però, non muta in nulla la sostanza del provvedimento, essendo soltanto chiarificatrice.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« È autorizzata la concessione per l'esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S. T. E. F. E. R.).

Per un periodo non superiore a tre anni dalla data di attivazione della ferrovia l'esercizio sarà provvisoriamente eseguito per conto dello Stato dalla Società anzidetta ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« L'atto di concessione per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Nelle stesse forme sarà approvato l'atto di concessione dell'esercizio; ove comporti la concessione di una sovvenzione governativa esso, invece, sarà approvato con legge.

Negli atti di concessione saranno stabilite tutte le modalità e condizioni nonché gli obblighi del concessionario e le cause di decadenza da pronunciarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

Do lettura dell'articolo 3:

« Gli utili dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato saranno versati al Tesoro. Nel bilancio dell'entrata verrà istituito un apposito capitolo al quale saranno imputati i versamenti.

La spesa per eventuali disavanzi, da rimborsarsi alla Società concessionaria, dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà a carico del Ministero dei trasporti, che vi farà fronte con gli stanziamenti di cui ai capitoli corrispondenti al capitolo 47 dello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1951-52 ».

La Commissione finanze e tesoro ha proposto il seguente emendamento, che il relatore fa proprio, interamente sostitutivo del secondo comma dell'articolo:

« La spesa per eventuali disavanzi futuri, a partire dal 1954-55, da rimborsarsi alla Società concessionaria, dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà a carico del Ministero dei trasporti, che vi farà fronte con gli stanziamenti di cui al capitolo corrispondente al capitolo 47 dello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1951-52 ».

GIAVI. Ma che bisogno c'è dell'indicazione, dato che la spesa da parte del Ministero dovrà essere assunta dopo?

DE PALMA, *Relatore*. La Commissione finanze e tesoro ha ritenuto che il riferimento riguarda il bilancio 1951-52, i cui fondi non sono più usufruibili. Allora, per maggior chiarezza e cautela, desidera che si introduca l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento di cui ho dato testé lettura.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 3 che, a seguito dell'approvazione dell'emendamento, resta così formulato:

« Gli utili dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato saranno versati al Tesoro. Nel bilancio dell'entrata verrà istituito un apposito capitolo al quale saranno imputati i versamenti.

La spesa per eventuali disavanzi futuri, a partire dal 1954-55, da rimborsarsi alla Società concessionaria, dell'esercizio provvisorio per conto dello Stato sarà a carico del Ministero dei trasporti, che vi farà fronte con gli stanziamenti di cui al capitolo corrispondente al capitolo 47 dello stato di pre-

visione della spesa del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1951-52.

(*È approvato*).

Passiamo agli altri articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 4.

Le modalità e le condizioni per la cessione in uso al concessionario del materiale rotabile approvvigionato dallo Stato a mente dell'articolo 4 del regio decreto-legge 3 giugno 1938, n. 828, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 24, saranno regolate con gli atti di concessione di cui al precedente articolo 2.

(*È approvato*).

ART. 5.

Il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a provvedere mediante trattativa privata a quanto necessario per l'impianto della linea elettrica primaria di allacciamento della ferrovia metropolitana alla rete, della ditta fornitrice dell'energia elettrica, occorrente per il primo esercizio della ferrovia medesima.

Alla spesa necessaria ed ai relativi contributi il Ministero predetto provvederà con i fondi di cui alla legge 30 novembre 1950 n. 1031.

(*È approvato*).

ART. 6.

Saranno registrati col pagamento dell'imposta fissa di registro l'atto di concessione, quello per l'esercizio provvisorio per conto dello Stato, gli atti addizionali che si rendessero necessari nel corso della concessione, nonché gli atti da stipulare con la ditta fornitrice dell'energia elettrica per l'impianto della linea di allacciamento di cui al precedente articolo 5.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 74, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Modificato dal Senato). (3119-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, re-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

cante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, il disegno di legge fu da noi approvato nella seduta del 6 febbraio scorso; il Senato ha ritenuto di apportarvi modifiche e pertanto esso è ritornato a noi.

Prego il relatore, onorevole Monticelli, di riferire in proposito.

MONTICELLI, *Relatore*. L'unica modifica sostanziale apportata dal Senato riguarda l'articolo 9 del disegno di legge.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, in base alla legge 8 marzo 1949, n. 75, è prevista una garanzia sussidiaria dello Stato perché esso possa adempiere ai benefici previsti dall'articolo 27. Questa disposizione è stata richiamata nell'articolo 64 della legge 25 luglio 1952, n. 59. Senonché nel primo esame del disegno di legge non si è pensato ad estendere anche questa garanzia. Il Senato vi ha provveduto, aggiungendo all'articolo 9 un apposito comma.

Altra modifica, di carattere assolutamente formale, è all'articolo 4.

Ritengo che la Commissione debba senz'altro approvare queste modifiche.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, passiamo all'esame delle singole modifiche.

All'articolo 4, lettera b), il nostro testo diceva:

« b) per la somma di un miliardo per favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e delle relative attrezzature con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni ».

Il Senato ha così modificato:

« b) Per la somma di 1 miliardo per favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni ».

Pongo in votazione tale modifica.

(È approvata).

L'articolo 9, nel nostro testo, era del seguente tenore:

« I benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75, spettano al committente delle costruzioni navali indicate nell'articolo stesso in quanto ammesse al godimento di essi dal Ministro per la marina mercantile ».

Il Senato ha aggiunto il seguente comma:

« L'importo complessivo della garanzia sussidiaria dello Stato prevista dal capo IV della legge 8 marzo 1949, n. 75, richiamato dall'articolo 64 della legge 25 luglio 1952, n. 949, è elevato a 68 miliardi di lire ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Modificazioni agli articoli 37, 39, 61 e 63
del Codice della strada approvato con regio
decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. (2002).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 37, 39, 61 e 63 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Ha chiesto di parlare il relatore, onorevole Petrucci. Ne ha facoltà.

PETRUCCI, *Relatore*. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, io ho già riferito su questo disegno di legge nella seduta del 27 giugno 1952, dopo di che la discussione fu rinviata. Nel frattempo il Governo ha predisposto un nuovo testo del disegno di legge, apportando alcune modifiche al testo originario, per cui mi soffermerò ad illustrare soltanto queste.

Faccio, anzitutto, rilevare che in sede di coordinamento sarà necessario modificare anche il titolo del disegno di legge, perché vi sono altri articoli del Codice della strada, oltre quelli già indicati, che il provvedimento modifica.

Il nuovo testo del disegno di legge contiene un primo articolo aggiuntivo che disciplina la velocità degli autoveicoli, a solo o con rimorchio, aventi peso complessivo, a pieno carico, superiore a cento quintali, siano essi adibiti al trasporto di persone o di cose. Nel primo caso, la velocità massima che si consente è di settanta chilometri orari; nel secondo caso è di sessanta.

È stato chiesto dalle categorie interessate di aumentare a 105 quintali il limite di peso perché si rientri nelle disposizioni limitative di velocità, e a 80 chilometri orari il limite massimo di velocità per autoveicoli adibiti al trasporto di persone.

Per quanto riguarda la richiesta di aumento di peso, mi rimetto alla Commis-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

sione; per quel che riguarda la velocità, debbo dire che personalmente sono contrario a queste limitazioni, anche perché simili disposizioni andrebbero a scapito del turismo. Comunque, non intendo contrastare quella che sarà la volontà della maggioranza.

L'articolo 1 riguarda la lunghezza totale degli autoveicoli; faccio presente che vi sono state sollecitazioni perché si aggiungessero, al secondo comma, anch'è il filobus, fra le eccezioni alla norma di cui al primo comma dell'articolo.

Anche all'articolo 2, completamente di carattere tecnico, è stata chiesta una modifica per quanto riguarda la distanza degli assi; tuttavia, non mi sento di appoggiare tale richiesta, poiché penso che l'articolo va bene come è stato formulato, essendo il frutto dello studio di tecnici della materia.

L'articolo 3 contiene una modifica sostanziale rispetto alle vigenti disposizioni, perché prevede il freno continuo automatico, il che consente un carico superiore.

Anche l'articolo 4 contiene una modifica sostanziale, perché dispone che, in linea generale, salve alcune eccezioni, ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti, affinché possano alternarsi nella guida.

Seguono due nuovi articoli. A chiarire il primo basterà la semplice lettura. Il secondo aggiunge una nuova disposizione, essendo ivi previsto il ritiro della licenza di circolazione, per un periodo da uno a tre mesi, quando il peso dell'autoveicolo superi quello indicato nella licenza di circolazione. È, questa, una disposizione identica a quella per i servizi abusivi, ed io sarei per una limitazione della pena.

L'articolo 5 dispone che per gli autoveicoli e per i rimorchi sono ammesse le norme esistenti prima della presente legge, qualora essi vengano immatricolati entro sei mesi prima dell'entrata in vigore della legge stessa.

Concludendo, in sostanza e in linea generale, sono favorevole all'approvazione del nuovo testo del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Anzi tutto, dichiaro che non sono d'accordo col relatore per quanto riguarda il limite di velocità. Io sono del parere che sia doveroso, da parte nostra, prescrivere il limite massimo della velocità, perché noi dobbiamo garantire, non soltanto la vita di chi è alla guida di un autoveicolo, ma anche quella di chi vi è a bordo. Come conseguenza di ciò, il Ministro

dei trasporti non deve avere la facoltà, come è detto al secondo comma del primo articolo aggiuntivo, bensì il dovere di prescrivere i dispositivi atti a garantire l'osservanza della norma.

Non capisco, poi, la differenza che esiste fra veicolo ed autoveicolo, visto che differenza deve esservi in quanto che al primo ed all'ultimo comma del primo articolo aggiuntivo sono dettate norme diverse per i veicoli e gli autoveicoli. Comunque, a me pare che vi sia una contraddizione ed involontariamente quasi una violazione della norma generale se noi diamo al Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello dei trasporti, la facoltà di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade, come è stabilito nell'ultimo comma dell'articolo aggiuntivo. Io capisco che lo spirito della legge è diverso da quello che appare: che, cioè, si vuol intendere che il Ministro dei trasporti ha facoltà di stabilire dei limiti ancora più bassi, ma qui non è chiaro.

Propongo, pertanto, il seguente emendamento sostitutivo dell'ultimo comma del primo articolo aggiuntivo:

« Il Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, potrà, per gli autoveicoli di cui ai due commi precedenti, stabilire limiti di velocità anche inferiori a quelli indicati, su determinate strade o tronchi di strada, sia all'interno che fuori dei centri abitati ».

GIAVI. Io non trovo fuori posto la richiesta di portare ad ottanta chilometri orari il limite massimo di velocità per gli autoveicoli adibiti al trasporto di persone, perché è risaputo che la velocità praticata è, in genere, sempre in relazione alle condizioni della strada: se si va su rettilinei, con strade asfaltate e fondo buono, ottanta chilometri non sono certo una velocità eccessiva. Anzi, aggiungo che questo limite viene già superato, e senza inconvenienti. Ma voi pensate che cosa significhi porre un limite del genere ad un servizio, per esempio, di gran turismo? Significa ridurre la velocità media che, essendo di 50 chilometri, non può certamente dirsi elevata, specie quando si tratti di lunghi percorsi. D'altra parte, altre legislazioni, progredite quanto la nostra e forse più, tendono ad abolire ogni limitazione del genere. Io, senza voler giungere a questa conclusione, ritengo che ad ottanta chilometri potremmo benissimo arrivare.

Approvo senz'altro la facoltà al Ministro dei trasporti di imporre limiti più bassi per determinate strade o tronchi di strada.

Sempre per quanto riguarda il limite di velocità, debbo ancora far osservare che, costituendo gli autoveicoli pesanti il maggior intralcio alla circolazione, maggiore è la limitazione alla velocità, maggiore è l'intralcio sulle strade, essendo più difficile il sorpasso.

Mi riservo quindi di presentare emendamenti per escludere dalla limitazione la circolazione su autostrade.

Infine, vi è da osservare che ogni limitazione di velocità è un colpo allo sviluppo dell'industria automobilistica e di quella turistica. Tutte le energie dei nostri tecnici sono rivolte ad ottenere una maggior velocità dai motori, e noi non possiamo frustrare codesti sforzi.

SPOLETI. Io penso che siano due disposizioni completamente diverse, quella stabilita nel primo comma e quella stabilita nel terzo ed ultimo comma. Nel primo s'impongono determinate limitazioni di velocità per determinati veicoli. Nell'ultimo si fa astrazione da quel che è disposto nel primo comma e si dice che il Ministro ha facoltà di imporre determinate limitazioni nei confronti di tutti gli altri veicoli. Conseguentemente, mi pare che la preoccupazione dell'onorevole Jervolino non abbia ragion d'essere: perché, come dicevo, sono due cose completamente diverse. Non saprei se l'onorevole Giavi possa essere sostenuto nella sua tesi che dalle limitazioni debbano essere esclusi determinati tipi di strade che per le loro caratteristiche diano sufficienti garanzie di sicurezza; comunque, io sono del parere che non vi siano contrasti fra il primo e l'ultimo comma dell'articolo aggiuntivo e quindi, a mio modo di vedere, esso può essere approvato così come ci è stato presentato. Per ritornare all'osservazione dell'onorevole Giavi, forse è opportuno escludere dalle predette limitazioni le autostrade.

FODERARO. È esatto quanto ha detto l'onorevole Giavi che altre legislazioni non prevedono limiti di velocità neppure per gli autoveicoli pesanti. Però, bisogna anche considerare le condizioni di viabilità delle nostre strade! Sta di fatto, comunque, che a me sembra esagerato il limite massimo imposto agli autoveicoli adibiti al trasporto di persone, essendovi incluse le linee di gran turismo, specie se si consideri che la differenza di velocità con gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose è di appena dieci chilometri orari. Io riterrei di mantenere il limite di sessanta chilometri per gli autocarri, ma di portare, per lo meno, ad ottanta chilometri la velocità massima per gli autoveicoli delle linee di gran turismo. Tanto più che, ove si ritenesse che

gli ottanta chilometri su determinate strade o tronchi di strada fossero esagerati, potrà sempre ricorrere l'ultimo comma dell'articolo aggiuntivo, il quale da facoltà al Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di imporre velocità inferiori.

Per quanto riguarda il secondo comma, mi pare esatta l'osservazione dell'onorevole Jervolino, mentre non condivido quella relativa all'ultimo comma, che del resto è stato sufficientemente chiarito dall'onorevole Spoleti. Però, siccome la facoltà data al Ministro è praticamente esercitata dai funzionari i quali certamente non offrono le stesse garanzie di imparzialità del Ministro, io modificarei il comma, prescrivendo che i motivi debbono essere enunciati nel decreto che dispone la limitazione di velocità, e non accoglierei la tesi che vorrebbe escludere le autostrade da dette eventuali limitazioni: l'esperienza ci insegna che ci sono periodi stagionali di grande affollamento e strade sdruciolevoli che impongono certe limitazioni.

TOMBA. Non condivido la preoccupazione dell'onorevole Giavi, secondo il quale l'imposizione di una limitazione alla velocità determinerebbe il fermo del progresso delle nostre fabbriche di auto. Io penso che le nostre fabbriche possano migliorare i motori nel senso di renderli più rispondenti alle esigenze dei servizi e maggiormente economici. Né mi pare esatto affermare che la differenza tra la velocità consentita agli autocarri che trasportano cose e quella consentita agli autoveicoli da gran turismo sia tale da giustificare la richiesta di aumentare ad ottanta chilometri orari la velocità massima consentita per questi ultimi tipi di autoveicoli. Badate che non si può sempre far affidamento sulla discrezionalità dei conducenti, e quindi noi dobbiamo dettare disposizioni che non diano luogo ad eccezioni. Poi, specie per quel che riguarda i veicoli adibiti al servizio di gran turismo, c'è l'inconveniente che il più delle volte i conducenti, per essersi fermati qualche volta più del prescritto, si trovano nella necessità di recuperare il tempo perduto, ed allora, senza badare alle condizioni della strada o del veicolo, marciano alla massima andatura consentita per non arrivare in ritardo a destinazione.

Per quanto riguarda la facoltà concessa al Ministro per i trasporti di prescrivere i dispositivi atti a garantire l'osservanza dei limiti di velocità stabiliti, vorrei suggerire di attuare una zona da controllare a fine corsa e che fossero prescritti i tachimetri.

Riguardo, poi, all'ultimo comma dell'articolo aggiuntivo, io stabilirei di chiarire la

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

dizione, nel senso che al Ministro vien data facoltà di stabilire « ulteriori » limiti di velocità in determinate strade o tronchi di strade.

NICOTRA MARIA. Io sono favorevole ad una chiara distinzione fra i tipi di strade, considerando che abbiamo numerose strade — e sempre più numerose ne avremo, dato la tendenza della tecnica moderna a costruire autostrade ampie — adatte agli autoveicoli, dove questi possono correre senza pericolo. Vi sono, poi, delle strade comuni sulle quali si verificano tutte le sciagure provocate dalla formidabile congestione dei mezzi di trasporto; e su queste strade è logico che le limitazioni siano superiori. Ma per quanto riguarda le autostrade, a me sembra veramente assurdo imporre limiti di velocità, tanto più che esse sono costruite apposta per consentire livelli elevati di velocità.

VERONESI. A me pare che il criterio ispiratore del limite di velocità sia chiaramente definito nei commi primo e terzo; nell'un caso la limitazione deriva dal tipo del veicolo; nell'altro caso deriva dalle condizioni della strada. Affermato, poi, che, in ogni caso, e in facoltà del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di imporre altre limitazioni di velocità in conseguenza del particolare stato — di viabilità o di altra natura — di talune strade o tronchi di esse, sembrerebbe a me opportuno elevare il limite di velocità derivante dal tipo di veicolo. Quindi, sarei d'accordo ad aumentare il limite di velocità imposto per gli autoveicoli adibiti al trasporto di persone.

CARONITI. Io sarei dell'avviso di non imporre limitazioni di velocità per auto in genere e di accordare, invece, la facoltà al Ministro di imporre — indicandole con segnalazioni stradali, come si pratica nelle ferrovie — talune limitazioni su quei tratti di strada pericolosi. A mio modo di vedere, qualsiasi limitazione è sempre un regresso. Noi dobbiamo, invece, pensare a perfezionare il più possibile le strade e a mettere in condizione qualsiasi mezzo di andare a qualsiasi velocità.

Pertanto, io lascerei soltanto l'ultimo comma dell'articolo aggiuntivo.

DUCCI. Se le strade rispondessero alle esigenze del traffico e se esistesse una disciplina stradale (invece degli abusi ai quali quotidianamente assistiamo, specie nelle linee in concessione), non esiterei ad associarmi alla richiesta di abolizione di ogni limitazione nella velocità. Purtroppo, gli inconvenienti sono notevoli e richiedono limitazioni di velocità, così come richiederebbero altri provvedimenti re-

strittivi. E a proposito degli incidenti che si verificano a causa degli abusi messi in atto sulle linee in concessione, debbo rilevare che se il Commissariato per la motorizzazione, dal quale dipendono le linee in concessione, poteva trovare, nell'immediato dopoguerra, una certa giustificazione nel tollerare che si sovraccaricassero gli autobus in servizio di linea, adesso, a situazione presso che normalizzata, non ha proprio giustificazioni da addurre e non dovrebbe permettere che si varchino costantemente i limiti per la sicurezza pubblica. E la polizia stradale che ci sta a fare?

Perciò, a mio modo di vedere, finché questo stato di cose permane, non si può parlare di aumentare i limiti di velocità. Io personalmente ho constatato che, specie nelle ore di punta e in particolar modo la mattina e la sera, gli autobus che vanno da un centro all'altro o dalla periferia al centro e trasportano operai, impiegati e ragazzi che vanno a scuola, caricano fino a 55-60 persone, quando la loro capacità è di 30 viaggiatori!

BERTAZZONI. Sottolineo la necessità che sia stabilito uno scarto maggiore tra il limite di velocità consentito agli autoveicoli adibiti al trasporto di cose e quelli adibiti al trasporto di persone. E ciò per una questione puramente tecnica, perché il sorpasso non è possibile ad una velocità di appena dieci chilometri superiore a quella del veicolo che precede.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PETRUCCI, *Relatore*. Nulla ho da aggiungere a quanto ho detto. Mi oppongo all'emendamento dell'onorevole Jervolino, perché sovrverte tutto il concetto dell'articolo al quale si riferisce. Infatti, il legislatore vuole stabilire dei limiti di velocità per gli autoveicoli che portano un carico fino a 100 quintali e non nei riguardi delle autovetture!

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero anzitutto far rilevare che non vedo la necessità di aumentare a 105 quintali il limite di peso degli autoveicoli perché questi rientrino nelle disposizioni di cui al presente disegno di legge. La differenza di cinque quintali è così insignificante che non vale la pena di introdurre una modifica del genere. Del resto, la questione è già stata ampiamente dibattuta in sede tecnica.

Per quanto riguarda la proposta di aggiungere i filobus fra i veicoli che fanno eccezione alla norma di cui al primo comma dell'articolo 1, faccio notare che quella categoria di

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

veicoli non rientra nella disciplina del Codice della strada.

Quello che, però, a me preme maggiormente è di far considerare agli onorevoli colleghi la gravità della questione della velocità. Si afferma che gli inconvenienti derivanti dall'eccesso di velocità non sono quelli che danno luogo ai maggiori disastri: niente affatto! È esattamente il contrario. E gli autobus, i quali raggiungono delle velocità molto alte, sono quelli che provocano il maggior numero di disastri e più di ogni altro veicolo ingombrano le strade. Effettivamente in Italia abbiamo i più gravi disastri fra quelli che si verificano nel mondo: noi abbiamo un morto ogni tre ore, in Italia. E questo dipende almeno per il 70 per cento dalla velocità. D'altra parte è stato un collegio di tecnici — tutti i capi della motorizzazione civile — che a grande maggioranza — più dei due terzi — ha deciso di porre i limiti di cui al disegno di legge in esame.

Né possiamo noi variare la velocità in base ai tipi di strada, altrimenti perderemmo ogni possibilità di controllo. Noi abbiamo in mente di disporre dei tachimetri registratori a bordo, come si usa per i treni, in modo che ad ogni istante sia possibile controllare la velocità.

Infine, vediamo ciò che vige, in materia di velocità, negli altri paesi. La Svizzera, che il paese modello dal punto di vista turistico e industriale, consente agli autoveicoli pesanti un massimo di 45 chilometri orari in campagna e 30 negli abitati; altrettanto, con poche variazioni, in Francia e in Germania: anche in Germania, dove esistono le più grandi autostrade!

Prima di giungere alla stesura del disegno di legge, è stato fatto un ampio studio comparato, e pertanto prego gli onorevoli colleghi di meditare profondamente su quel che ho detto. Ne va della pubblica incolumità. D'altra parte, che cosa si può guadagnare aumentando di 10 chilometri la velocità massima per una linea di gran turismo? Su un percorso quale può essere da Roma a Napoli tale limite massimo può essere raggiunto appena su un decimo del totale: ne consegue, quindi, che si guadagnerebbe l'un per cento del tempo totale!

FODERARO. Quanto basta per non preferire le ferrovie!

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma siccome da Napoli a Roma corrono appena 240 chilometri, si guadagnerebbero appena cinque minuti!

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, secondo il nuovo testo.

Do lettura dell'articolo 1:

«Dopo il quarto comma dell'articolo 36 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono aggiunti i seguenti commi:

«Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti, gli autoveicoli a solo o con rimorchio aventi peso complessivo a pieno carico superiore a quintali cento non debbono superare la velocità di chilometri settanta all'ora se destinati ad trasporto di persone e la velocità di chilometri sessanta all'ora se destinati al trasporto di cose. Non debbono altresì superare la velocità di chilometri sessanta all'ora gli autocarri adoperati per trasporto di persone, eccedenti detti limiti di peso.

È in facoltà del Ministro per i trasporti prescrivere i dispositivi atti a garantire l'osservanza dei limiti di velocità di cui al precedente comma.

È in facoltà del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade (sia all'interno che fuori dei centri abitati)».

L'onorevole Giavi propone un emendamento, firmato anche dall'onorevole Caroniti, col quale intende sopprimere i primi due commi.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento.

(*Non è approvato*).

Segue l'emendamento dell'onorevole Veronesi, al primo comma, che tende a portare ad ottanta chilometri orari la velocità massima consentita per gli autoveicoli adibiti al trasporto di persone. Anche su questo emendamento il Governo si è dichiarato contrario.

Lo pongo in votazione.

(*Non è approvato*).

Ancora al primo comma, l'onorevole Foderaro propone di aggiungere dopo le parole: «se destinati al trasporto di persone», le altre: «e di chilometri 80 se trattasi di linee di gran turismo».

Pongo in votazione tale emendamento.

(*Non è approvato*).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

L'onorevole Giavi ha presentato, sempre al primo comma, un emendamento, firmato anche dagli onorevoli Nicotra Maria e Spoleti, aggiuntivo delle parole: « Le limitazioni di velocità di cui al comma stesso non si applicano agli autoveicoli che circolano su autostrada ».

Sull'emendamento il Governo si è già dichiarato contrario.

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Non essendovi altri emendamenti che interessano il primo comma dell'articolo 1, pongo in votazione il comma stesso.

(È approvato).

Passiamo al secondo comma.

L'onorevole Jervolino ha proposto di trasformare in obbligo la facoltà accordata al Ministro per i trasporti di prescrivere i dispositivi atti a garantire l'osservanza dei limiti di velocità di cui al primo comma dell'articolo. Vale a dire, il comma dovrà iniziare con le parole: « Il Ministro per i trasporti prescriverà... ».

FOCACIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento.

(È approvato).

Non essendovi altri emendamenti che interessano il secondo comma, pongo in votazione il comma stesso.

(È approvato).

Passiamo al terzo comma.

Vi è un emendamento, interamente sostitutivo, dell'onorevole Jervolino:

« Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, potrà, per gli autoveicoli di cui ai due commi precedenti, stabilire limiti di velocità anche inferiori a quelli indicati per determinate strade o tronchi di strade, sia all'interno che fuori dei centri abitati ».

L'onorevole Jervolino è assente; s'intende che vi abbia rinunciato.

TOMBA. Faccio mio l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Jervolino, fatto proprio dall'onorevole Tomba.

(Non è approvato).

Segue un emendamento dell'onorevole Foderaro, tendente ad aggiungere alla fine del comma le seguenti parole: « ove lo impongano determinate ragioni di carattere obiettivo, da enunciare nel decreto che dispone la limitazione della velocità ».

FODERARO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Poiché s'intende ormai superato un emendamento dell'onorevole Giavi, tendente ad aggiungere, dopo le parole: « determinate strade », le parole: « e autostrade », e, dopo le parole: « tronchi di strade », le parole: « ed autostrade ».

Pongo in votazione il terzo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso.

« Dopo il quarto comma dell'articolo 36 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono aggiunti i seguenti commi:

« Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti, gli autoveicoli a solo o con rimorchio aventi peso complessivo a pieno carico superiore a quintali cento non debbono superare la velocità di chilometri settanta all'ora se destinati al trasporto di persone e la velocità di chilometri sessanta all'ora se destinati al trasporto di cose. Non debbono altresì superare la velocità di chilometri sessanta all'ora gli autocarri adoperati per trasporto di persone, eccedenti detti limiti di peso.

Il Ministro per i trasporti prescriverà i dispositivi atti a garantire l'osservanza dei limiti di velocità di cui al precedente comma.

È in facoltà del Ministro per i lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade (sia all'interno che fuori dei centri abitati) ».

(È approvato).

Passiamo agli altri articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 37 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dai seguenti commi:

« La lunghezza totale, esclusi gli organi d'attacco, non deve eccedere metri sei per i

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

veicoli ad un asse, metri dieci per i veicoli a due assi e metri undici per quelli a tre o più assi.

Gli autobus a due assi possono raggiungere la lunghezza totale di metri dieci e centimetri cinquanta. Gli stessi autoveicoli possono raggiungere la lunghezza totale di metri undici, ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione in una fascia di ingombro larga metri quattro e centimetri cinquanta in una curva di raggio interno di metri dieci.

La lunghezza totale dei rimorchi da autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, ovvero di cose, non deve eccedere metri sei se ad un solo asse, metri sette e centimetri cinquanta se a due assi, metri otto se a tre o più assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco. I rimorchi a due assi e a tre o più assi possono raggiungere rispettivamente la lunghezza di metri otto e metri nove, qualora il complesso trattore-rimorchio possa iscriversi nella fascia di ingombro di cui al terzo comma.

Gli autoveicoli snodati costituiti da un veicolo trattore e da un rimorchio portanti entrambi carico utile ed accoppiati permanentemente mediante speciale collegamento a snodo, in modo da costituire una sola unità non rigida e da consentire l'eventuale intercomunicazione fra le due carrozzerie contigue delle parti che la costituiscono, possono raggiungere la lunghezza di metri quattordici ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne l'iscrizione nella fascia d'ingombro di cui al terzo comma.

Il Ministro per i trasporti d'intesa con il Ministro per i lavori pubblici ha facoltà di consentire, soltanto per autoservizi di linea e su percorsi determinati, qualora le caratteristiche della strada e del traffico lo consentano, la circolazione di autobus a due ed a tre assi, aventi la lunghezza fino a metri dodici e di autobus snodati aventi la lunghezza fino a metri diciotto, sempre che sia rispettata la fascia d'ingombro di cui al terzo comma.

Gli autoveicoli articolati, costituiti da un trattore non atto a carico utile e da un rimorchio, parte del cui peso insiste sul trattore, e collegati in modo facilmente scioglibile, possono raggiungere la lunghezza di metri quattordici, sempreché l'autoveicolo possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al terzo comma ».

(È approvato).

ART. 3.

Il terzo comma dell'articolo 39 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dai seguenti commi:

« Quando l'autoveicolo è munito di gomme pneumatiche tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada sia non superiore a chilogrammi 6,5 per centimetro quadrato, e quando, se trattisi di autoveicolo a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore a metri uno, il peso complessivo dell'autoveicolo può raggiungere i centoquaranta quintali per gli autoveicoli a due assi e i centottanta quintali per quelli a tre o più assi.

Eguali pesi complessivi possono raggiungere i rimorchi da autoveicoli a due e a tre o più assi, sempreché concorrano le condizioni di cui al precedente comma.

Il peso complessivo di un autoveicolo articolato o snodato avente lunghezza fino a metri quattordici può raggiungere i centosettanta quintali e, quando concorrano le condizioni di cui al terzo comma, i duecentottanta quintali.

Per gli autobus snodati aventi lunghezza superiore a metri quattordici e fino a metri diciotto, il peso complessivo può raggiungere i duecentoventi quintali e, se concorrano le condizioni di cui al terzo comma, i trecentosessanta quintali.

In ogni tipo di autoveicolo o rimorchio da autoveicolo ed in ogni caso, il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare i cento quintali, ed in corrispondenza di due assi contigui a distanza inferiore a due metri non può superare i centoquarantacinque quintali complessivamente ».

Nell'ultimo comma di detto articolo 39, dopo la parola « autoveicoli » sono aggiunte le parole seguenti: « o rimorchi da autoveicoli ».

(È approvato).

ART. 4.

Il terzo comma dell'articolo 61. delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è modificato come segue:

« I treni automobili, il cui rimorchio superi a pieno carico i quarantacinque quintali nonché gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati di qualunque peso, debbono

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

essere provvisti di freno idraulico o ad aria compressa o a depressione, azionabile dal guidatore con unico comando e tale che, in caso di scioglimento durante la marcia del collegamento fra le parti, il rimorchio si freni automaticamente (freno continuo automatico)».

(È approvato).

ART. 5.

Il titolo dell'articolo 63 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è modificato come segue:

« Condotta dei treni automobili, degli autobus, degli autoveicoli articolati o snodati ».

Il primo comma del sopracitato articolo 63 viene modificato come segue:

« Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida salvo che:

a) il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i quarantacinque quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico o i quintali trenta se il rimorchio è munito di freno meccanico;

b) si tratti di treno costituito da un trattore stradale non atto al carico utile e da un solo rimorchio munito di freno meccanico se di peso complessivo, a pieno carico, non superiore a trenta quintali o munito di freno continuo automatico se di peso superiore.

Alla guida degli autoveicoli articolati nonché degli autoveicoli snodati non eccedenti il limite di lunghezza di metri quattordici può essere adibito un solo conducente ».

È in facoltà del Ministro per i trasporti prescrivere che alla condotta degli autobus in servizio di linea vengano adibiti due conducenti quando le particolari caratteristiche del servizio lo richiedano.

(È approvato).

ART. 6.

Il primo, terzo e quarto comma dell'articolo 60 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono sostituiti dai seguenti:

« Tutti gli autoveicoli ed i velocipedi con motore ausiliario devono essere forniti di un dispositivo silenziatore tale che il livello del rumore emesso dal motore a regime di potenza massima, rilevato a sette metri di distanza, non superi il valore di 85 nella scala dei phon, determinato secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti.

I tipi di dispositivi silenziatori dei motori degli autoveicoli e dei motori ausiliari per velocipedi devono essere approvati dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile — in relazione agli autoveicoli o ai motori ausiliari ai quali sono destinati, tenendo conto dell'influenza che la loro applicazione ha sulle prestazioni dei motori ».

I regi decreti-legge 10 aprile 1935, n. 695, e 27 dicembre 1935, n. 2566, sono abrogati.

(È approvato).

ART. 7.

Dopo il numero 4º del primo comma dell'articolo 81 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è aggiunto quanto segue:

« 5º) quando l'autoveicolo o il rimorchio destinato al trasporto di cose o al trasporto di persone e cose circoli con un carico superiore alla portata utile (o a quella potenziale) indicata nella licenza di circolazione.

La licenza di circolazione è ritirata per un periodo da uno a tre mesi ».

(È approvato).

ART. 8.

Per gli autoveicoli e per i rimorchi, esclusi gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati, sono ammesse le norme preesistenti alla presente legge, qualora vengano immatricolati entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

S'intende che per il necessario coordinamento deve essere modificato il titolo del disegno di legge aggiungendo l'indicazione degli articoli 36, 60 e 81.

Gli onorevoli Monticelli e Spoleti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione, approvando le modifiche di natura tecnica relative agli articoli 37, 39, 61 e 63 del Codice della strada, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, fa voti che nella successiva elaborazione delle modifiche agli altri articoli dello stesso decreto si evitino le incongruenze contenute negli articoli 84, 85 e 95, per cui per ottenere la patente di terzo grado, occorre non aver riportato condanna per delitto a pena restrittiva della libertà personale superiore ad un mese e per operare il ritiro delle patenti di abilitazione per motivi di pubblica sicu-

rezza da parte del prefetto occorre aver riportato la condanna per delitto a pena restrittiva della libertà personale per la durata superiore a tre anni ».

L'onorevole Monticelli vuole illustrarlo?

MONTICELLI. Mi sembra così chiaro da non esservi necessità che io lo illustri.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Nuove tabelle organiche del personale del gruppo C e subalterno dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici. (3207).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove tabelle organiche del personale del gruppo C e subalterno dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

L'onorevole Spoleti, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SPOLETI, *Relatore*. Il disegno di legge merita senz'altro la nostra approvazione. Esso infatti è motivato dall'insufficienza del personale di gruppo C e subalterno dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, per cui si rende necessario un aumento dell'organico.

Prego, perciò, gli onorevoli colleghi di dare voto favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo agli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

I posti del ruolo del personale di gruppo C dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, previsti dall'articolo 10 del decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 592, sono stabiliti in 3.450 unità, di cui 2.820 attribuiti al quadro I e 630 al quadro II del citato ruolo di gruppo C.

(È approvato).

ART. 2.

La tabella n. 3, allegato III, al decreto legislativo 22 marzo 1948, n. 504, quale risulta modificata ai sensi della nota in calce alla tabella n. 2 dell'allegato B alla legge 29 aprile 1950, n. 229, nonché la tabella n. 4, allegato IV, allo stesso decreto legislativo n. 504,

sono sostituite da quelle annesse alla presente legge.

(È approvato).

ART. 3.

L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a bandire periodicamente concorsi per un numero di posti di ruolo di gruppo C determinato sommando le vacanze esistenti nei ruoli all'atto del bando di concorso alle vacanze che si prevede possano verificarsi nell'anno immediatamente successivo.

I vincitori dei concorsi per posti non ancora vacanti all'atto dell'espletamento del concorso conseguiranno la nomina, in ordine di graduatoria, dalla data dell'effettivo verificarsi delle vacanze dei posti stessi.

La facoltà stabilita dai precedenti commi di utilizzare anche le vacanze prevedibili dell'anno immediatamente successivo può essere esercitata per non oltre quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 4.

I posti disponibili all'atto dell'entrata in vigore della presente legge nel grado iniziale del ruolo di gruppo C (quadri I e II) dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici saranno messi a concorso per titoli e per esami fra il personale fornito del prescritto titolo di studio, che, alla data di entrata in vigore della legge stessa, disimpegni alle dipendenze dell'Azienda da almeno un anno mansioni non inferiori a quelle di gruppo C.

I posti che non vengano coperti con il concorso suddetto potranno essere messi a concorso, con le stesse modalità, non oltre sei mesi dall'espletamento del primo concorso, fra il personale già in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, il quale, successivamente, ma non oltre il predetto termine di sei mesi, venga a trovarsi in possesso dei requisiti di cui al primo comma.

Ai predetti concorsi possono altresì prendere parte coloro che alle date stabilite dai precedenti commi abbiano per almeno un anno partecipato con profitto ai corsi pratici di istruzione per allievi telefonisti o per allievi meccanici, istituiti dall'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni presso i servizi dell'Azienda suddetta, e siano forniti del prescritto titolo di studio.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

ART. 5.

Alla spesa derivante dall'applicazione della presente legge, l'Azienda di Stato per i servizi telefonici fa fronte con i mezzi del proprio bilancio.

(È approvato).

TABELLA N. 3. — ALLEGATO III.

RUOLO DEL PERSONALE
DI GRUPPO CI. — QUADRO DEL PERSONALE CONTABILE
ED ESECUTIVO OD ASSIMILATO E DEL PER-
SONALE DI COMMUTAZIONE.

Grado	Numero dei posti
VIII Applicati principali ed assimilati — Direttrici di commutazione — Coadiuvanti di ufficio interurbano	46
IX Primi applicati ed assimilati — Dirigenti di commutazione.	157
X Applicati di 1ª classe ed assimilati — Assistenti di commutazione di 1ª classe — Ufficiali telefonici principali	490
XI Applicati di 2ª classe ed assimilati — Assistenti di commutazione di 2ª classe — Ufficiali telefonici di 1ª classe	749
XII Applicati di 3ª classe ed assimilati — Ufficiali telefonici di 2ª classe	1110
XIII Applicati di 4ª classe ed assimilati — Ufficiali telefonici di 3ª classe	268
Totale	2820

II. — QUADRO DEL PERSONALE TECNICO.

Grado	Numero dei posti
VIII Capi d'officina principali — Capi tecnici principali — Dirigenti tecnici principali	10
IX Capi d'officina — Capi tecnici — Dirigenti tecnici di 1ª classe.	48
X Capi d'officina aggiunti — Capi tecnici aggiunti — Dirigenti tecnici di 2ª classe — Ufficiali meccanici principali	109
XI Dirigenti tecnici aggiunti — Ufficiali meccanici di 1ª classe	154
XII Ufficiali meccanici di 2ª classe	249
XIII Allievi Ufficiali meccanici	60
Totale	630

(È approvato).

TABELLA N. 4. — ALLEGATO IV.

RUOLO DEL PERSONALE
SUBALTERNO

	Numero dei posti
Capi commessi di 1ª classe	25
Capi commessi di 2ª classe	50
Primi commessi	75
Commessi	30
Totale	180

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Concessione di esercizio della ferrovia metropolitana di Roma alla Società tramvie e ferrovie elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.) » (2917):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (Modificato dal Senato) (3119-B):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 » (2002):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1953

« Nuove tabelle organiche del personale di gruppo C e subalterno dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (3207):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	28
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Bertazzoni, Borsellino, Capacchione, Caroniti, Cuzzaniti,

De Martino Alberto, Ducci, Fittaioli Luciana, Foderaro, Giannini Olga, Giavi, Imperiale, Mazza, Momoli, Monticelli, Nicotra Maria, Petrucci, Salerno, Serbandini, Semeraro Santo, Simonini, Spoleti, Suraci, Tomba, Tommasi, Veronesi, Viale.

Sono in congedo:

Cara, Farinet e Salvatore.

La seduta termina alle 11,30.