

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

VI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 MAGGIO 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (762)	60
PRESIDENTE	50	PRESIDENTE	60, 61
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		CAPPUGI, <i>Relatore</i>	60
Modificazioni alle norme concernenti la istituzione presso l'Istituto Superiore delle poste e delle telecomunicazioni di una scuola superiore di telegrafia e telefonia di grado universitario. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (761)	50	SEMERARO SANTO	61
PRESIDENTE	50, 51	Proposte di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
MURDACA, <i>Relatore</i>	50	TESAURO ed altri: Norme di attuazione per il personale delle ferrovie dello Stato del regio decreto-legge 8 luglio 1941, n. 868, mediante adeguamento ed integrazione del regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711, concernente provvedimenti a favore degli agenti ferroviari ex combattenti, reduci ed assimilati. (197);	
VIGO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	50	CAPPUGI ed altri: Benefici di carriera in favore degli agenti delle ferrovie dello Stato combattenti della guerra 1940-45 ed assimilati. (325);	
GRAZIADEI	51	VIOLA ed altri: Concorsi interni per titoli ed esperimento a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo e a 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali 485 e 484 del 26 agosto 1941. (406)	61
BOGONI	51	PRESIDENTE	61, 62
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	61
ANGELINI ARMANDO: Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 774, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio. (657)	52	JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i>	62
PRESIDENTE	52	CAPPUGI	62
DUCCI, <i>Relatore</i>	52	Votazione segreta:	
Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		PRESIDENTE	63
Modificazione agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. (417)	53		
PRESIDENTE	53, 54, 55, 56, 58, 59, 60		
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	53, 56, 57, 58, 59		
GRECO	54		
GRAZIADEI	55, 58		
CAPIERO	55, 59, 60		
MENOTTI	55, 56		
ARIOSTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	58, 59, 60		
MURDACA	58, 59		

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

La seduta comincia alle 9.

BENSI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Cottone.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni alle norme concernenti l'istituzione presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni di una Scuola superiore di telegrafia e telefonia di grado universitario. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (761).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alle norme concernenti l'istituzione presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni di una scuola superiore di telegrafia e telefonia di grado universitario ».

Il relatore, onorevole Murdaca, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MURDACA, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la tabella n. 51, allegata al regio decreto 11 novembre 1923, n. 2395, stabiliva che, per 1 posti del personale insegnante, l'organico della scuola superiore di telegrafia e telefonia di grado universitario prevedesse tre posti per i professori universitari e tre posti per assistenti. La tabella annessa al presente disegno di legge riduce il numero dei posti in organico da tre a due sia nei riguardi dei professori universitari, sia nei riguardi degli assistenti. Resta però fermo il posto di professore universitario già previsto per la cattedra di trasmissioni elettriche e misure speciali telegrafiche e telefoniche presso la scuola di ingegneria di Roma. Concludendo, si hanno 2 posti per professori universitari, 2 per assistenti e uno per la scuola di ingegneria di Roma. Queste sono in sostanza le modifiche fondamentali che il disegno di legge, sottoposto al nostro esame, apporta alla legge del 1923, n. 2395, con la quale si stabilì che il personale insegnante fosse composto di tre professori e tre assistenti. Gli articoli 2, 3 e 4 del disegno di legge concernono le modalità con le quali debbono essere inseriti in questo organico i professori universitari e gli assistenti chiamati ad assolvere le funzioni cui poc'anzi accennavo. L'articolo 1 del disegno di legge stabi-

lisce il nuovo ruolo del gruppo A del personale insegnante e assistente della scuola superiore di telefonia e telegrafia di grado universitario. Con l'articolo 2, si aggiunge alle disposizioni, di cui all'articolo 6 del regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483, la facoltà del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro della pubblica istruzione, di coprire i posti di professore della scuola superiore di telegrafia e telefonia mediante insegnanti ordinari universitari, previo il loro consenso. Si precisa altresì, nello stesso articolo, che i suddetti professori universitari, col trasferimento in questo ruolo, conservano il grado gerarchico e la relativa anzianità acquisiti nel ruolo di provenienza, nel quale possono rientrare eventualmente, qualora esistano posti vacanti di professore. L'articolo 3 prevede inoltre che, al posto di professore ordinario o di assistente in questa scuola superiore di telegrafia e telefonia, possono essere chiamati anche i direttori dell'Istituto superiore delle poste e telecomunicazioni, precisando anche che i due uffici, quello di direttore dell'istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni e quello di professore ordinario della scuola superiore di telegrafia e telefonia, sono cumulabili. L'articolo 4 contempla l'applicazione, nei confronti degli assistenti, delle norme vigenti circa le modalità di assunzione e lo stato giuridico del similare personale universitario. Questo è il contenuto del disegno di legge che io raccomando alla approvazione della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Faccio osservare che è stata la necessità di impartire una istruzione professionale di grado più alto che ha suggerito questo schema di legge, il quale viene a modificare in parte l'organico previsto dal citato regio decreto 11 novembre 1923. La necessità è sorta in seguito allo sviluppo delle telecomunicazioni. Con questo provvedimento non si riduce il numero dei posti dei professori universitari perché già nel decreto-legge del 1930 il numero dei posti era ridotto a due, in quanto la cattedra di trasmissioni elettriche era stata demandata alla scuola di ingegneria, che da allora svolge questo insegnamento speciale. In realtà non è stato mai istituito l'insegnamento effettivo del professore universitario, perché nessun professore universitario è stato mai nominato fino ad oggi. Finora questo istituto superiore è andato avanti con degli incaricati, persone certo di

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

grande rilievo, ma non professori universitari scelti con i criteri stabiliti dalla legge. Quindi il disegno di legge in esame non fa altro che accettare la situazione prevista con il decreto-legge del 1930, con il rinvio alla scuola di ingegneria di questa speciale cattedra, stabilendo conseguentemente due assistenti per i due professori che restavano. Poiché nella nostra amministrazione non è previsto il grado III, naturalmente i professori universitari che possono raggiungere quel grado hanno la facoltà di rientrare, dopo aver raggiunto il grado IV, nei ruoli della pubblica amministrazione, dove è previsto appunto il grado III. Ricordo che il Senato ha già approvato il disegno di legge.

GRAZIADEI. Sono favorevole al provvedimento.

BOGONI. Anch'io sono favorevole.

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

Passiamo agli articoli, che, se non vi sono emendamenti e nessuno chiede di parlare, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il ruolo del personale insegnante ed assistente (gruppo A) della Scuola superiore di telegrafia e telefonia di grado universitario presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, di cui alla tabella n. 51 allegata al regio decreto 11 novembre 1923, n. 2395, modificata ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1421, è stabilito come dall'annessa tabella A.

(È approvato).

ART. 2.

All'articolo 6 del regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483, sono aggiunti i seguenti commi:

« È in facoltà del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con il Ministro della pubblica istruzione, di coprire i posti di professore ordinario della Scuola superiore di telegrafia e telefonia mediante professori ordinari universitari, chiamati previo loro consenso.

« I medesimi fanno passaggio nel ruolo di cui all'annessa tabella, conservando il grado gerarchico e la relativa anzianità acquisiti nel ruolo di provenienza, nel quale possono eventualmente rientrare per i posti vacanti di professore con l'osservanza delle modalità di cui al secondo comma dell'articolo 109 del testo unico delle leggi sull'istruzione supe-

riore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592 ».

(È approvato).

ART. 3.

L'ultimo comma dell'articolo 7 del regio decreto 19 agosto 1923, n. 2483, è sostituito dal seguente:

« È cumulabile agli effetti e nei limiti delle disposizioni speciali di cui al capo XI del regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, e successive modificazioni, l'ufficio di direttore dell'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni con quello di professore ordinario della Scuola superiore di telegrafia e telefonia ».

(È approvato).

ART. 4.

All'articolo 8 del regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2483, è aggiunto il seguente comma:

« Sono applicabili nei confronti degli assistenti le disposizioni sulle modalità di assunzione e sullo stato giuridico del personale assistente delle Università e degli Istituti di istruzione universitaria, di cui al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1172, e successive modificazioni ».

(È approvato).

Pongo in votazione la tabella:

TABELLA A.

RUOLO DEL PERSONALE INSEGNANTE E ASSISTENTE DELLA SCUOLA SUPERIORE DI TELEGRAFIA E TELEFONIA DI GRADO UNIVERSITARIO

(Gruppo A).

Grado		Numero dei posti
—		—
4°	Professori	} 2
5°	»	
6°	»	
7°	»	
8°	Assistenti	} 2
9°	»	
10°	»	

(È approvata).

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

Discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Angelini Armando: Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 744, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio. (657).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge del deputato Angelini Armando: « Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 744, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio ».

La Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Ducci, relatore, ha facoltà di riferire.

DUCCI, *Relatore*. La legge 30 giugno 1952, n. 744, contiene le norme per la ricostruzione del naviglio di cabotaggio. Con la presente proposta di legge si apportano ad essa due modificazioni sostanziali. La prima riguarda l'articolo 4 della legge succitata il quale prescrive: « Il raggruppamento deve assumere la forma della comproprietà a termini degli articoli 258 e seguenti del Codice della navigazione... ». In pratica si verificavano una grande confusione e delle remore che ritardavano l'applicazione della legge. Con la modifica proposta dall'onorevole Angelini viene consentito che alle forme previste dagli articoli 258 e seguenti del Codice della navigazione si sostituiscano quelle delle società contemplate nel titolo V del nostro Codice civile.

La seconda modifica riguarda l'articolo 9, sempre della citata legge n. 744, il quale stabiliva: « Entro sei mesi dalla data del provvedimento di ammissione, i proprietari dovranno, a pena di decadenza dai benefici, esibire al Ministero della marina mercantile i documenti comprovanti la avvenuta demolizione delle navi da demolire e l'avvenuto inizio della nuova costruzione.

Nessun pagamento di contributo potrà essere effettuato prima che sia stata eseguita la totale demolizione delle navi da demolire.

Le navi ammesse ai benefici della presente legge devono entrare in effettivo esercizio entro 30 mesi dalla loro impostazione. Le domande e i documenti per la liquidazione e il pagamento del saldo del contributo devono essere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in esercizio delle navi ».

La modifica proposta prevede che « ov l'entrata in esercizio non avvenga nel termin sopraindicato, il Ministero della marina mercantile ha facoltà di prorogare il termine stesso, qualora sia provato dagli interessat con elementi e documenti certi che il ritardo non è ad essi imputabile ». Quando cioè questo ritardo è dovuto alla mancanza di consegna di materiale, alla mancanza di lamiere alla mancanza di pezzi speciali provenienti dall'estero o di fabbricazione nazionale, o sia quando il ritardo non è dovuto alla volontà di coloro che hanno costituito il raggruppamento, e ciò è provato con documenti certi, il Ministero della marina mercantile ha facoltà appunto di concedere una proroga.

Noi riteniamo che, nell'interesse della stessa marina di cabotaggio, si debbano approvare questi due nuovi emendamenti, i quali consentiranno un più rapido sviluppo della marina stessa.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge.

« Gli articoli 4 e 9 della legge 30 giugno 1952, n. 744, sono sostituiti dai seguenti:

Art. 4. — Ove i singoli proprietari non raggiungano colla demolizione almeno 1.000 tonnellate di stazza lorda, devono raggrupparsi a pena di decadenza nei termini che saranno stabiliti dal Ministro della marina mercantile, per poter ottenere i benefici per la costruzione di almeno una nave da 500 tonnellate di stazza lorda.

Il Ministro della marina mercantile può autorizzare che i componenti del raggruppamento stesso si costituiscano in una delle società previste dal vigente Codice civile, conferendo nella stessa la proprietà di tutte le carature della nave.

La costituzione della società ed il conferimento delle carature della nave sono esenti da qualsiasi tassa di bollo, registro e trascrizione, salvo gli emolumenti spettanti alle Capitanerie di porto.

Il Ministro, nel concedere l'autorizzazione di cui al precedente comma, può disporre che nell'atto costitutivo delle società sia fatto divieto ai soci di cedere le azioni (o le quote), per un periodo di quattro anni, senza il preventivo benestare del Ministero della marina mercantile.

Art. 9. — Entro sei mesi dalla data del provvedimento di ammissione i proprietari dovranno, a pena di decadenza dai benefici, esibire al Ministero della marina mercantile documenti comprovanti la avvenuta demolizione delle navi da demolire e l'avvenuto inizio della nuova costruzione.

Nessun pagamento di contributo potrà essere effettuato prima che sia stata eseguita la totale demolizione delle navi da demolire.

Le navi ammesse ai benefici della presente legge devono entrare in esercizio entro 30 mesi dalla loro impostazione.

Ove l'entrata in esercizio non avvenga nel termine sopraindicato, il Ministero della marina mercantile ha facoltà di prorogare il termine stesso, qualora sia provato dagli interessati con elementi e documenti certi che il ritardo non è ad essi imputabile.

Le domande ed i documenti per la liquidazione ed il pagamento del saldo del contributo dovranno essere presentate, a pena di decadenza, entro sei mesi dall'entrata in esercizio della nave ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, la proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto, in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. (417).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

L'onorevole Petrucci, relatore, ha facoltà di riferire.

PETRUCCI, Relatore. Questo disegno di legge fu già sottoposto al nostro esame nella precedente legislatura e fu approvato dalla Camera con delle modifiche. Il Senato, per il sopravvenuto scioglimento di quell'Assemblea, non lo poté esaminare. Ora il Governo ha presentato nuovamente il provvedimento tenendo conto delle modifiche a suo tempo apportate. Si tratta di un disegno di legge che stabilisce delle caratteristiche tecniche per quanto riguarda la velocità degli autoveicoli, la loro lunghezza, il loro peso complessivo, i loro organi di frenatura. Il provvedimento tiene conto anche di altre caratteristiche con particolare riferimento ai tipi cosiddetti ar-

ticolati e snodati. Poiché, onorevoli colleghi, esiste attualmente un'apposita Commissione che si occupa di questi argomenti, il problema potrebbe essere esaminato anche successivamente, ma se noi dovessimo attendere le conclusioni della Commissione ci troveremmo in condizioni di far continuare a circolare determinati autoveicoli pesanti che per la loro eccessiva lunghezza contribuirebbero ancora di più a rendere pericolosa la circolazione stradale. Spesso gli incidenti si verificano perché gli autoveicoli non rispondono più a quei requisiti che si sono resi necessari nella moderna circolazione. Si deve quindi procedere a delle modifiche. Le proposte modifiche hanno tenuto conto delle norme stabilite dalla Convenzione internazionale sulla circolazione stradale approvata a Ginevra il 19 settembre 1949, e ratificata dall'Italia con la legge 19 maggio 1952, n. 1049.

L'articolo 1 stabilisce rispettivamente in 70 e 60 chilometri-ora i limiti massimi di velocità per gli autobus e per gli autocarri con e senza rimorchio aventi peso complessivo, a pieno carico, superiore ai 100 quintali. Questa limitazione di velocità — sebbene io in linea di massima non sia favorevole — si è resa necessaria, per le precarie condizioni della nostra rete stradale e anche perché l'esperienza ha dimostrato che la velocità di 50 chilometri-ora, attualmente prevista, non viene nella pratica quasi mai rispettata. Con l'articolo 1 viene inoltre data facoltà al Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di stabilire limitazioni di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade, mentre per quanto riguarda la garanzia del rispetto dei limiti di velocità fissati, è prevista la facoltà per il Ministro dei trasporti di prescrivere l'adozione di idonei dispositivi che assicurino la osservanza della norma stabilita. Ripeto, io non sono fondamentalmente favorevole a stabilire limitazioni di velocità perché vedo nello sviluppo dell'automobilismo, oltre che una ragione di progresso della nostra industria, anche una sicura fonte di lavoro per la nostra mano d'opera disoccupata. Con l'articolo 2 si modificano le disposizioni stabilite dall'articolo 37 del codice della strada, relative alla lunghezza, degli autoveicoli. Infatti, preso come criterio di confronto l'ingombro massimo ammissibile costituito, in una curva di metri 10 di raggio interno, da una fascia larga metri 4,50, si consente l'aumento di lunghezza da metri 10 a metri 11 per gli autobus a due assi, purché le loro caratteristiche siano tali da permetterne l'iscrizione in

detta fascia. Al fine poi di rendere più facile la circolazione stradale si riduce invece da metri 10 a metri 11 la lunghezza degli autocarri a tre o più assi, esclusi sempre gli organi d'attacco. Tuttavia, quando il complesso trattore-rimorchio può essere iscritto nella fascia d'ingombro sopra indicata, la lunghezza del rimorchio a due assi può raggiungere i metri 8 e quella del rimorchio a tre assi metri 9. Si definiscono poi gli autoveicoli autoarticolati e si tiene conto delle particolari esigenze dei servizi pubblici di linea, prevedendo la facoltà per il Ministro dei trasporti di consentire, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, che su percorsi determinati e quando le caratteristiche della strada e del traffico lo consentano, la lunghezza degli autobus possa raggiungere i metri 12 e quella degli autobus snodati i metri 18, sempre che i medesimi possano iscriversi nella predetta fascia di ingombro. L'articolo 3 si occupa del peso complessivo degli autoveicoli e si stabiliscono le condizioni alle quali devono uniformarsi gli autoveicoli pesanti, affinché possa consentirsi che il loro peso superi i limiti massimi fissati dall'articolo stesso, e cioè raggiungere il peso di 140 quintali per gli autoveicoli a 2 assi e il peso di 180 quintali per quelli a 3 o più assi.

L'articolo 4 modifica il terzo comma dell'articolo 61 del codice della strada e cioè stabilisce che i treni automobili, il cui rimorchio superi a pieno carico i 45 quintali, nonché gli autoveicoli articolati e snodati di qualunque peso, debbono 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). Con l'articolo 5 si classificano i treni automobili in relazione al peso dei complessi e, dopo aver stabilito che alla guida di essi, debbono essere costantemente adibiti due conducenti, si determinano i casi in cui è ammesso un solo conducente. Viene preso anche in esame, dal punto di vista della guida, anche il caso, non ancora considerato, degli autoarticolati e degli autosnodati, stabilendo che per essi è sufficiente un solo conducente purché non superino la lunghezza di metri 14, sempre lasciando al Ministro dei trasporti la facoltà di imporre l'impiego del doppio autista per la guida di qualsiasi tipo quando lo richiedano particolari esigenze di servizio. L'articolo 6, modificando l'articolo 60 del codice attuale, indica precise norme che riguardano la rumorosità degli scarichi dei

motori degli autoveicoli, stabilendo che questi debbono essere forniti di un silenziatore tale che il livello del rumore emesso dal motore a regime di potenza massima, rilevato a 7 metri di distanza, non superi il valore di 85 nella scala dei *phon*. Con l'articolo 7 si prevede il ritiro, da parte del prefetto, della licenza di circolazione nel caso, che si aggiunge a quello di cui all'articolo 81 del vigente codice, in cui l'autoveicolo o il rimorchio circolino con un carico superiore alla loro portata utile o potenziale. Questo è il contenuto delle modifiche al Codice stradale proposte dal disegno di legge sottoposto al nostro esame che io raccomando all'approvazione della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRECO. Onorevoli colleghi, nel disegno di legge è prevista una limitazione di velocità che, a me pare, non risponda ai criteri pratici che debbono regolare la circolazione di questi automezzi. Introdurre una limitazione di velocità nelle norme che regolano la circolazione stradale, è un principio che dev'essere abbandonato. La velocità dev'essere lasciata all'arbitrio e alla responsabilità del conducente. Si sa che, quando vi sono ripetute curve, o tratti di strada che offrano particolari difficoltà, il conducente è tenuto a limitare la velocità e ad adottare tutte quelle cautele idonee ad evitare incidenti. Il giorno in cui si verificasse un incidente e il conducente potesse dimostrare di avere osservato la velocità prescritta, pur non avendo osservato le altre norme previste dal codice stradale, egli potrebbe chiedere di vedere diminuita la sua responsabilità. Infine, noi dobbiamo anche tener conto delle altre circostanze che possano diminuire la velocità, come ad esempio, il vento, la nebbia e la pioggia, che spesso determinano le condizioni della visibilità.

Mi pare che questa limitazione di velocità non possa essere sancita giuridicamente, perché da una parte assorbe il criterio della responsabilità, dall'altra non è pratica.

PRESIDENTE. Mi permetto di far osservare all'onorevole Greco che non mi sembra esatto quanto egli dice. La limitazione della velocità non esclude l'osservanza del codice. Siamo d'accordo che, in via generale, non dovrebbe essere imposta una limitazione della velocità, anche perché la maggior parte delle nazioni non la impone. Ma questo disegno di legge risponde ai voti espressi in sede di congressi della strada e della Commissione permanente dell'automobilismo, ed esso tiene conto delle difficili condizioni della nostra rete

stradale, che non consente le forti velocità dei grossi automezzi. Chi conosce le nostre strade si accorge che, a causa della velocità di questi automezzi, per molti chilometri non è possibile il sorpasso; e dalla velocità eccessiva dei medesimi deriva la maggior parte degli incidenti stradali. Queste limitazioni potranno essere annullate quando avremo delle strade che consentano una maggiore capacità ricettizia. Anche le case costruttrici sono unanimi nel richiedere la disciplina della velocità. Del resto, siamo già di fronte ad una velocità per cui la stessa utilizzazione commerciale del mezzo non può trovare nessuna difficoltà. Teniamo conto, inoltre, che l'Italia tiene il primato degli incidenti stradali (abbiamo in media 10 morti al giorno).

GRAZIADEI. In linea di massima siamo favorevoli al disegno di legge, tanto più che esso contiene norme approvate dalla Convenzione di Ginevra, ratificata già dal nostro Parlamento. Però dovrei muovere qualche riserva per quanto riguarda l'articolo 5. L'onorevole Petrucci ha augurato che l'incremento automobilistico sia ancora maggiore in modo che possa contribuire anche a diminuire la nostra disoccupazione. Ebbene, proprio in vista di queste finalità, vorrei che si apportassero alcune modifiche all'articolo 5. Mi sembra eccessivo stabilire che ai treni automobili venga adibito un solo conducente quando il peso a pieno carico del rimorchio non superi i 45 quintali e l'autotreno sia munito di freno continuo automatico. Vorrei che questo peso fosse portato a 35 quintali. Poi si parla di 30 quintali se il rimorchio è munito di freno meccanico. Anche qui vorrei che i 30 quintali fossero ridotti a 25. Anche il peso di 30 quintali, di cui alla lettera b), vorrei che fosse ridotto a 25. Così pure mi sembra eccessivo che alla guida di autoveicoli di metri 14 di lunghezza possa essere adibito un solo conducente. Vorrei che questa lunghezza fosse portata a 12 metri.

CAFIERO. Il disegno di legge comporta naturalmente molte limitazioni. Però, contrariamente al parere espresso dall'onorevole Greco, non trovo che le limitazioni di velocità siano inopportune. Evidentemente bisognerà specificare che restano salve le norme del codice stradale.

Vorrei richiamare l'attenzione sull'articolo 6 che prescrive le caratteristiche del silenziatore. Non mi sembra opportuno che l'Ispettorato generale della motorizzazione civile debba approvare i tipi di silenziatore. Ritengo che ciò sia una eccessiva, inutile

e forse anche dannosa interferenza da parte dell'Ispettorato.

PRESIDENTE. Non è che l'Ispettorato prescriva i tipi di silenziatore, esso li approva.

CAFIERO. Sarebbe assai più semplice lasciare alle case costruttrici il compito di stabilire il tipo di silenziatore senza successiva approvazione.

PRESIDENTE. Ma un organo di controllo ci vuole.

CAFIERO. A mio avviso non vi è nessuna necessità che i tipi di dispositivi silenziatori dei motori degli autoveicoli e dei motori ausiliari per velocipedi debbano essere approvati dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile del Ministero dei trasporti. Dico questo perché in materia di approvazione da parte di questo ente non abbiamo una felice tradizione. È sufficiente che le case costruttrici fabbrichino dispositivi idonei allo scopo perseguito dalla disposizione di legge senza che vi debbano essere ulteriori interferenze da parte di organi statali.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli. Dò lettura dell'articolo 1:

«Dopo il 4° 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 100 non debbono superare la velocità di chilometri 70 all'ora se destinati al trasporto di persone e la velocità di chilometri 60 all'ora se destinati al trasporto di cose. Non debbono altresì superare la velocità di chilometri 60 all'ora gli autocarri adoperati per trasporto di persone, eccedenti detti limiti di peso.

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

È in facoltà del Ministro dei 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)».

MENOTTI. Richiamandomi a quanto ha detto poc'anzi l'onorevole Greco non vorrei che la limitazione di velocità, così come è

stata sancita nel disegno di legge, costituisse una specie di liberazione di responsabilità in caso di condotta irregolare dell'autoveicolo. Proporrei di aggiungere all'articolo 1, dopo le parole « Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti » le parole « e ogni altro principio di responsabilità sancito dalle leggi ».

PETRUCCI, *Relatore*. A mio avviso questo emendamento appare superfluo, perché l'attuale legislazione in nessun caso libera da responsabilità qualsiasi conduttore di un autoveicolo. Il conducente di un autoveicolo deve essere in ogni circostanza padrone del mezzo meccanico e lo stabilire una limitazione di velocità non vuol significare diminuzione di responsabilità qualora il conducente, in un incidente, si fosse mantenuto alla velocità prescritta, perché egli dovrà sempre trovarsi in condizione di affrontare e di superare le eventuali difficoltà del traffico e delle strade. Quindi, questo emendamento a me non pare necessario; il conducente rimane sempre pienamente responsabile nel condurre l'autoveicolo.

MENOTTI. Non insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo in votazione l'articolo 1, nel testo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2. Ne dò lettura:

« Il 2° 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 di attacco, non deve eccedere metri 6 per i veicoli ad un asse, metri 10 per i veicoli a 2 assi e metri 11 per quelli a 3 o più assi.

Gli autobus a 2 assi possono raggiungere la lunghezza totale di metri 10 e centimetri 50. Gli stessi autoveicoli possono raggiungere la lunghezza totale di metri 11, ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione in una fascia di ingombro larga metri 4 e centimetri 50 in una curva di raggio interno di metri 10.

La lunghezza totale dei rimorchi da autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, ovvero di cose, non deve eccedere metri 6 se ad un solo asse, metri 7 e centimetri 50 se a 2 assi, metri 8 se a 3 o più assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco. I rimorchi a 2 assi e a 3 o più assi possono raggiungere ri-

spettivamente la lunghezza di metri 8 e metri 9, qualora il complesso trattore-rimorchio possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° 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 14 ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma.

Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei 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 2 ed a 3 assi, aventi la lunghezza fino a metri 12 e di autobus snodati aventi la lunghezza fino a metri 18, sempre che sia rispettata la fascia d'ingombro di cui al 3° 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 14, sempreché l'autoveicolo possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 3. Ne dò lettura.

« Il 3° 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 3 o più assi, la distanza fra 2 assi contigui non sia inferiore a metri 1, il peso complessivo dell'autoveicolo può raggiungere i 140 quintali per gli autoveicoli a 2 assi e i 180 quintali per quelli a 3 o più assi.

Eguali pesi complessivi possono raggiungere i rimorchi da autoveicoli a 2 e a 3 o più

assi, sempreché concorrano le condizioni di cui al precedente comma.

Il peso complessivo di un autoveicolo articolato e snodato avente lunghezza fino a metri 14 può raggiungere i 170 quintali e, quando concorrano le condizioni di cui al 3° comma, i 280 quintali.

Per gli autobus snodati aventi lunghezza superiore a metri 14 e fino a metri 18, il peso complessivo può raggiungere i 220 quintali e, se concorrano le condizioni di cui al 3° comma, i 360 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 100 quintali, ed in corrispondenza di 2 assi contigui a distanza inferiore a 2 metri non può superare i 145 quintali complessivamente ».

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

Non essendo stati presentati emendamenti lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Ne dò lettura:

« Il 3° 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 45 quintali nonché gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati di qualunque peso, debbono 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) ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5. Ne dò lettura:

« 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 e snodati ».

Il 1° 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 45 quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico o i quintali 30 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 30 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 14 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 ».

A questo articolo l'onorevole Graziadei ha presentato alcuni emendamenti e precisamente alla lettera a) dove chiede che il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i 35 quintali anziché i 45 quintali, se l'autotreno è munito di freno continuo automatico, o i quintali 25 anziché 30, se il rimorchio è munito di freno meccanico.

Nei riguardi della lettera b), l'onorevole Graziadei chiede che il peso complessivo a pieno carico non superi i 25 quintali anziché i 30, come previsto dalla norma. Infine trova eccessivo che alla guida di autoveicoli, di lunghezza non superiore a metri 14, possa essere adibito un solo conducente e chiede che tale lunghezza venga portata a 12 metri.

PETRUCCI, *Relatore*. Vorrei far presente all'onorevole Graziadei che il peso complessivo del rimorchio non supera quasi mai i 45 quintali e che è prescritto in questo caso il freno continuo automatico. Nel passato avevamo freni che non davano garanzia alcuna e appunto per questo è stato prescritto per i pesi, minori di 35 quintali, il freno continuo automatico. Faccio anche osservare che il rimorchio, anche se si dovesse sganciare, ha un sistema di freni che è azionato in modo tale da fermare automaticamente il veicolo. Il freno meccanico, invece, non risponde a requisiti di assoluta sicurezza; tuttavia, tenendo presente le necessità di alcune categorie di la-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

voratori come i contadini, i quali spesso devono lavorare con piccoli trattori, si è dovuto anche prevedere la norma che è stata inserita nel disegno di legge. Del resto queste questioni sono state studiate dai tecnici ed ormai risolte anche in considerazione dei progressi che si potranno compiere in avvenire in questo campo.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei far osservare agli onorevoli colleghi che la dizione della lettera *a*) dell'articolo 5: « il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i 45 quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico o di quintali 30 se il rimorchio è munito di freno meccanico » non significa che si voglia indicare tassativamente un vero e proprio limite; la preoccupazione vera è stata quella relativa alle macchine a traino.

PRESIDENTE. Faccio anche rilevare agli onorevoli colleghi che nell'elaborazione di queste norme è stato anche tenuto presente il fatto della limitazione del personale soprattutto in considerazione che si tratta di trasporti a tipo artigiano e quindi si è tenuto conto dell'incidenza sulle spese generali del tipo di carico, del volume, eccetera. In altri termini, si sono voluti mettere questi trasportatori minori in condizioni di adempiere agevolmente ai loro compiti. Ripeto, l'elaborazione di queste norme è stata fatta dopo meticolose inchieste anche presso gli organi sindacali. Da nessuna organizzazione sindacale o dalle categorie interessate è pervenuta la richiesta di modificare le norme proposte. Sono, invece, pervenute vive sollecitazioni per la approvazione delle medesime.

GRAZIADEI. Io sarei dell'avviso di ripristinare i limiti di peso dei treni automobili nella misura in cui erano prima fissati.

Ora questa è una norma di carattere eccezionale. Tutti i treni con rimorchio devono avere due conducenti. Mi sembra che il limite fissato per un solo conducente sia eccessivo.

PETRUCCI, *Relatore*. Si tratta del peso complessivo. Prescrivere due conducenti per un piccolo rimorchio non è necessario. Questo si può concepire per i grossi autotreni che debbano andare, per esempio, da Roma a Genova.

GRAZIADEI. Ma allora non è così che si diminuisce la disoccupazione.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Queste misure sono il risultato di incontri fra i rappresentanti dei conducenti e delle case costruttrici di automobili e sono in relazione alla nuova tecnica di costruzione

automobilistica. Variare queste misure è ora pericolosissimo, perché, fra l'altro, talune impostazioni di produzioni sono appunto basate sulla certezza che verranno fissate queste misure.

GRAZIADEI. Negli accordi di cui parla l'onorevole Sottosegretario non si è fatto però portatore dei desiderata di coloro che devono compiere questo lavoro. Io ho proposto i miei emendamenti appunto in vista delle esigenze delle categorie interessate.

MURDACA. La preoccupazione dell'onorevole Graziadei mi sembra infondata, perché con il peso di 45 quintali non si hanno degli autotreni ma degli autoveicoli di piccola portata. Del resto con i freni che abbiamo oggi non vi può essere nessuna preoccupazione. Inoltre il piccolo autoveicolo di 45 quintali non è mai adibito per lunghi trasporti; ecco quindi che vien meno la necessità di due conducenti.

Per quanto riguarda la lettera *b*), faccio rilevare che il trattore stradale ha una velocità così ridotta (15 chilometri circa), per cui anche se il freno non è continuo automatico ma soltanto meccanico, ciò non ha nessuna importanza.

GRAZIADEI. Io sarei disposto a ritirare il primo emendamento, quello tendente a ridurre il peso da 45 quintali a 35 nonché l'emendamento alla lettera *b*). Manterrei il secondo emendamento, tendente a ridurre il peso di cui alla lettera *a*), da 30 quintali a 25. Inoltre insisto affinché la lunghezza degli autoveicoli sia ridotta da 14 a 12 metri.

PRESIDENTE. Riducendo questa lunghezza, si verrebbe a incidere nel campo della produzione, con ripercussioni nel campo del lavoro. Infatti ci si metterebbe in condizioni di fare rimorchi che non sono più veri rimorchi.

GRAZIADEI. Mi sembra che la lunghezza di metri 14 sia pericolosa. Io chiedo la riduzione proprio per garantire maggiormente la viabilità.

PRESIDENTE. Faccio presente che la lunghezza è già stata ridotta. Non mi assumerei la responsabilità di una ulteriore riduzione.

GRAZIADEI. Faccio notare che per quanto riguarda la lunghezza non sono stati mai consultati i diretti interessati, i conducenti. Se il Governo si impegna a riesaminare la questione, io ritiro l'emendamento.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Assicuro l'onorevole Graziadei che la questione sarà riesaminata.

GRAZIADEI. Ritiro l'emendamento.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo emendamento Graziadei che tende a ridurre, alla lettera a), il limite del peso complessivo a pieno carico del rimorcio, se munito di freno meccanico, da 30 a 25 quintali.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 così modificato:

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

Il 1° 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 45 quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico o i quintali 25 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 30 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 14 può essere adibito un solo conducente ».

E 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).

Passiamo all'articolo 6:

Il 1°, 3° e 4° 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 7 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.

L'onorevole Cafiero vorrebbe sopprimere il comma riguardante la precisazione dei tipi di dispositivi silenziatori e il relativo necessario controllo da parte degli organi ministeriali competenti. Pregherei l'onorevole Cafiero di non insistere sul suo emendamento.

PETRUCCI, *Relatore*. L'approvazione dei tipi di silenziatore non è che si introduce con questa legge, ma esiste già.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Cafiero, le faccio presente che sono le stesse ditte che chiedono l'approvazione da parte dell'Ispettorato, approvazione che si ha in seguito ad una prova tecnica. E sono le ditte stesse, appena ottenuta l'approvazione, a far sapere che l'apparecchio è stato sottoposto all'approvazione.

CAFIERO. Ho presentato il mio emendamento al solo fine di evitare eccessive interferenze da parte degli organi statali, perché l'esperienza ha dimostrato più volte l'inopportunità di siffatti controlli. Ad esempio, la cosiddetta « marmitta », che poi determina lo scarico dei gas e quindi l'eliminazione della rumorosità dei motori, è una cosa molto semplice e non occorre affatto sottoporre il suo meccanismo ad una preventiva approvazione.

PRESIDENTE. Onorevole Cafiero, l'Ispettorato generale della motorizzazione civile non impone affatto i tipi di dispositivi silenziatori dei motori degli autoveicoli, si tratta semplicemente di un collaudo che deve essere fatto dall'ispettorato stesso. Non si deve dimenticare che questi dispositivi spesso sono costruiti in relazione alla potenza del motore, al tipo di metallo impiegato per la costruzione dell'autoveicolo, ecc., ed è quindi necessario che rispondano a determinati requisiti tecnici.

CAFIERO. Ripeto, sono dell'avviso, che questa approvazione dei dispositivi silenziatori da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile non sia affatto necessaria. Insisto, dunque, sul mio emendamento.

MURDACA. Dichiaro che voterò contro l'emendamento dell'onorevole Cafiero per il semplice fatto che se si dovesse accedere alla

sua tesi, noi lasceremmo all'arbitrio delle ditte la fabbricazione di questi dispositivi silenziatori. In sostanza, l'approvazione dei medesimi da parte dell'Ispettorato non è altro che una parte di quel collaudo che deve essere fatto nei confronti di tutti gli organi che compongono la vettura.

CAFIERO. Insisto sul mio emendamento.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si dichiara contrario all'emendamento Cafiero.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione l'emendamento dell'onorevole Cafiero con il quale si propone di sopprimere il primo capoverso dell'articolo 6.

(*Non è approvato*).

Pongo, allora, in votazione l'articolo 6 nel testo di cui ho dato poc'anzi lettura.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 7. Ne do lettura:

« Dopo il numero 4° del 1° 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:

« 5°) 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 ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 8. Ne do lettura.

« 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 tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

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

Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (762).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato ».

La Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

Il relatore, onorevole Cappugi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CAPPUGI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, i verificatori che prestano servizio ai treni provengono dagli operai di prima categoria che normalmente sono in servizio nelle squadre rialzo delle ferrovie, e, per essere nominati verificatori sostengono anche un esame. La legge istitutiva della categoria di questo personale, cioè il decreto del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1947, n. 1439, fissò l'organico in 800 unità; però le necessità pratiche del servizio esigono che a questi verificatori titolari si aggiungano anche dei coadiutori che sono scelti fra gli operai addetti alle manovre, per lo più ai servizi particolari inerenti alle locomotive. Questi verificatori, questi operai coadiutori, vengono ad essere retribuiti per le loro prestazioni con un premio di rendimento e di interessamento al servizio, previsto dagli articoli 59 e 60 delle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle ferrovie dello Stato, nonché con un premio speciale in base all'articolo 73 delle disposizioni stesse. Tuttavia, malgrado questi premi, tanto i verificatori quanto i coadiutori vengono a percepire meno di quello che percepirebbero in base al premio di maggiore produzione che è corrisposto agli operai che prestano servizio nelle squadre di rialzo. Poiché il servizio di verificatore richiede maggiore responsabilità ed impegno, — e per essere verificatori si deve essere sottoposti anche ad un esame — si è ritenuto giusto ed opportuno migliorare il trattamento per competenze accessorie ai verificatori ed ai coadiutori. È per questa ragione, in seguito anche a trattative sindacali, che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha presentato il disegno di legge in esame, del resto già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. Per quanto riguarda la copertura della spesa lo stesso Ministero

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

dei trasporti ha indicato la voce del bilancio cui farà carico la spesa derivante dall'attuazione di questo provvedimento e precisamente sullo stanziamento relativo al capitolo delle spese di personale del servizio materiale e trazione. Ritengo, quindi, che gli onorevoli colleghi non avranno difficoltà a dare il loro assenso al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SEMERARO SANTO. Poiché il provvedimento tende ad eliminare una sperequazione di trattamento fra il personale di una stessa amministrazione, ed essendo il provvedimento già stato approvato dal Senato, a nome del mio gruppo dichiaro che voteremo a favore del disegno di legge.

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

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1953, è esteso ai verificatori, nonché agli operai e manovali comandati in aiuto ai verificatori e che non percepiscono il premio di maggior produzione, l'aumento del 40 per cento del premio di rendimento e di interessamento al servizio previsto dalla lettera d), di cui alla tabella annessa all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, e successive modificazioni ed aggiunte.

(È approvato).

ART. 2.

La maggiore spesa derivante dall'attuazione della presente legge farà carico sullo stanziamento del capitolo delle spese di personale del servizio materiale e trazione, iscritto nello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e ad essa si farà fronte con corrispondenti economie da realizzarsi nella spesa per trasferte, gravante sul citato capitolo.

(È approvato).

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

Rinvio della discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Tesauro ed altri: Norme di attuazione per il personale delle ferrovie dello Stato del regio decreto-legge 8 luglio 1941, n. 868, mediante adeguamento ed integrazione del regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711, concernente provvedimenti a favore degli agenti ferroviari ex combattenti, reduci ed assimilati. (197); Cappugi ed altri: Benefici di carriera in favore degli agenti delle ferrovie dello Stato combattenti della guerra 1940-45 ed assimilati. (325); Viola ed altri: Concorsi interni per titoli ed esperimento a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo e a 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali 485 e 484 del 26 agosto 1941. (406).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Tesauro, Leone e Mazza. « Norme di attuazione per il personale delle ferrovie dello Stato del regio decreto-legge 8 luglio 1941, n. 868, mediante adeguamento ed integrazione del regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711, concernente provvedimenti a favore degli agenti ferroviari ex combattenti, reduci ed assimilati »; Cappugi, Gaspari, Driussi, De Meo, Sabatini, Colasanto; « Benefici di carriera in favore degli agenti delle ferrovie dello Stato combattenti della guerra 1940-45 ed assimilati »; Viola, Musotto, La Spada, Lenoci: « Concorsi interni per titoli ed esperimento a 8 posti di gruppo A per il ramo amministrativo e a 8 posti di gruppo A per il ramo tecnico fra gli agenti di ruolo delle ferrovie dello Stato che per essere stati chiamati alle armi per partecipare alla seconda guerra mondiale furono impediti di prendere parte rispettivamente ai concorsi interni indetti coi decreti ministeriali 485 e 484 del 26 agosto 1941 ».

Se non vi sono obiezioni, la discussione generale di queste tre proposte di legge potrebbe essere fatta contemporaneamente tanto più che unico relatore per i tre provvedimenti è l'onorevole Jervolino Angelo Raffaele.

ARIOSTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, su queste tre proposte di legge ci sono serie divergenze fra il Ministero dei trasporti,

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

il Ministero del tesoro e il Ministro per la riforma burocratica.

Si sono fatti in questi giorni numerosi tentativi per eliminare queste divergenze e si è giunti alla decisione da parte del Ministro Tupini, al fine di chiarire la situazione che si è venuta a creare, di indire una riunione di funzionari qualificati presso il suo ufficio appunto per studiare il contenuto di questi provvedimenti. La riunione dovrebbe tenersi sabato prossimo. È nota anche la posizione del Ministero dei trasporti che in linea di massima è favorevole al complesso delle norme previste nella proposta di legge Cappugi. Sarei tuttavia dell'avviso di chiedere alla Commissione il rinvio della discussione di queste proposte di legge, a condizione che, indipendentemente dal fatto che i vari organi ministeriali abbiano o meno raggiunto un accordo, sia indetta una seduta dell'VIII Commissione (Trasporti) della Camera in sede legislativa fra 15 giorni per l'esame di queste proposte di legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Prendo atto di queste comunicazioni e anch'io desidero fare alcune osservazioni perché risultino a verbale, osservazioni che, a mio modo di vedere, potrebbero agevolare moltissimo la soluzione di questo problema. Per prima cosa osservo che la discussione sui tre provvedimenti dovrebbe tener presente come testo base quello della proposta di legge Cappugi che è comprensiva della proposta di legge Tesauro ed altri. In secondo luogo, pregherei l'onorevole Cappugi di non insistere sull'articolo 4 della sua proposta di legge, perché esso rappresenta uno scoglio non facilmente superabile. Io che ho ascoltato anche ieri il parere delle categorie interessate posso dire che esse hanno aderito ad accogliere come unica decorrenza quella dell'entrata in vigore della legge. In terzo luogo, proporrei anche la soppressione dell'articolo 8. Basterebbe trasferire il primo inciso dell'articolo 8: « Ai fini della tutela dei diritti previsti dalle disposizioni contenute nell'articolo 1 del testo unificato approvato con regio decreto 19 agosto 1927, n. 1711 » al secondo capoverso dell'articolo 6, dove si dice: « Dette commissioni saranno presiedute da un presidente ecc. ». In questo modo, la legge risulterebbe assai più organica, quindi l'articolo 7 diventerebbe 5. Devo, poi, interpellare il Ministro del tesoro al fine di reperire i fondi necessari in conformità dell'articolo 81 della Costituzione. Ho fatto queste osservazioni anche in ordine alle eventuali modifiche che potrebbero proporsi

in sede di esame di questi provvedimenti di legge.

PRESIDENTE. A me pare che la richiesta del Governo sia giustificata, anche se l'approvazione di queste proposte di legge è urgente. Il Governo ha fatto presente le divergenze che esistono tra il Ministero dei trasporti, il Ministero del tesoro e il Ministro per la riforma burocratica; ha fatto altresì presente che il Ministero dei trasporti è in linea di massima favorevole all'approvazione di questi provvedimenti. Il Ministero del tesoro, che invece deve reperire i fondi necessari, ha manifestato in proposito delle perplessità. Il Ministro per la riforma burocratica, infine, ha sollevato delle eccezioni in relazione ad altre disposizioni di legge che riguardano questioni analoghe. Quindi, un accordo intervenuto fra i tre dicasteri faciliterebbe oltremodo i lavori della nostra commissione, non solo, ma si potrebbe evitare il pericolo rappresentato da una eventuale richiesta da parte del Governo di trasferire la discussione delle proposte di legge dalla Commissione in Assemblea. Se gli onorevoli colleghi della Commissione sono d'accordo la discussione di queste proposte di legge potrebbe essere rinviata a 15 giorni da oggi, e poiché il 26 prossimo la nostra Commissione dovrebbe discutere il provvedimento concernente le costruzioni navali, si potrebbe stabilire di tenere una apposita riunione della nostra Commissione in sede legislativa per l'esame di queste proposte di legge il primo giorno utile successivo.

CAPPUGI. Come proponente di una delle proposte di legge all'ordine del giorno non posso non rammaricarmi di questo nuovo rinvio, stante l'urgenza di provvedere al più presto alla sistemazione ed al riconoscimento dei benefici di carriera in favore degli agenti delle ferrovie dello Stato combattenti della guerra 1940-45 ed assimilati, come del resto è stato fatto per tutti gli altri dipendenti statali. Dopo le dichiarazioni del rappresentante del Governo dichiaro di aderire alla proposta di rinvio della discussione di queste proposte di legge, ma pongo l'accento sull'impegno di utilizzare la prima seduta per l'esame di queste proposte di legge subito dopo quella destinata all'esame e all'approvazione del provvedimento a favore dell'industria delle costruzioni navali e indipendentemente dall'esito che potrà avere la riunione indetta fra i tecnici dei tre Ministeri interessati.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che nella prima seduta utile dopo quella destinata al-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1954

l'esame del provvedimento concernente provvidenze a favore delle costruzioni navali la nostra Commissione procederà all'esame delle proposte di legge di cui sopra.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

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

« Modificazioni alle norme concernenti la istituzione presso l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni di una scuola superiore di telegrafia e di telefonia di grado universitario. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (761):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Modificazione agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 ». (417):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	39
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Modifiche all'articolo 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla

VII Commissione permanente del Senato) (762):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	39
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e della seguente proposta di legge:

ANGELINI ARMANDO: « Modifiche alla legge 30 giugno 1952, n. 774, e costituzione di società previste dal Codice civile e proroghe per l'entrata in esercizio del naviglio di cabotaggio » (657):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Antoniozzi, Baccelli, Bima, Bogoni, Borellini Gina, Cafiero, Cappugi, Colognatti, De Biagi, Ducci, Farinet, Ferrari Riccardo, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gorreri, Graziadei, Greco, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Maniera, Martoni, Matteotti Gian Matteo, Mazza, Merizzi, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Pintus, Reali, Rubeo, Semeraro Santo, Sensi, Sedano, Troisi, Viale e Zanibelli.

È in congedo:

Cottone.

La seduta termina alle 11.30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI