

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 GIUGNO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE	PAG.	PAG.
Congedo:		
PRESIDENTE	273	
Comunicazione del Presidente:		
PRESIDENTE	273	
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
CURTI AURELIO: Norme concernenti l'aeroporto di Torino-Caselle (791)	274	
PRESIDENTE	274, 277, 278, 280, 281, 282	
VERONESI, <i>Relatore</i>	274, 279, 280, 281, 282	
CROCCO	275, 277, 278, 279, 280, 281	
CALVARESI	276	
DE CAPUA	276, 280, 281	
SANTAGATI	277, 278, 282	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	277, 278, 279, 280, 281, 282	
MARCHESI	277	
CURTI AURELIO	278, 279, 280	
CATELLA	279	
AMADEI GIUSEPPE	280, 281	
Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		
FODERARO ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1452)	282	
PRESIDENTE	282, 283, 285, 287, 288, 289	
SANTAGATI	283, 285, 287, 288, 289	
		FODERARO 283, 285, 287
		AMODIO, <i>Relatore</i> 283, 285, 287, 288
		FRANCO RAFFAELE 284, 285, 289
		CATELLA 288
		MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> 288, 289
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 289
		La seduta comincia alle 10.
		AMADEI GIUSEPPE, <i>Segretario</i> , da lettura del processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).
		Congedo.
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Sinesio.
		Comunicazione del Presidente.
		PRESIDENTE. Comunico che i deputati Curti Aurelio e Foderaro, intervengono, senza voto deliberativo, a norma dell'articolo 39 del Regolamento della Camera, per la discussione delle rispettive proposte di legge nn. 791 e 1452, oggi all'ordine del giorno.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Curti Aurelio ed altri: Norme concernenti l'aeroporto di Torino-Caselle (791).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Curti Aurelio, Baldi, Borra, Bovetti, Brusasca, Franzo, Gasco, Jacometti, Mussa Ivaldi, Nicolazzi, Pella, Sarti, Savio, Secreto e Stella: « Norme concernenti l'aeroporto di Torino-Caselle » (971).

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che di questa proposta ci siamo già occupati, in sede referente, nella seduta dell'11 febbraio 1965, nel corso della quale il relatore, onorevole Veronesi, ha svolto, anche con ampiezza di dati, la sua relazione e che ci è stata un'intensa discussione, dopodiché fu deliberato di chiedere che la proposta di legge fosse assegnata alla nostra Commissione in sede legislativa; ed è in questa sede che oggi viene sottoposta al nostro esame.

Il Relatore, onorevole Veronesi, come ho già detto, ha svolto la relazione nella seduta dell'11 febbraio. Ad ogni modo, gli do la parola per il caso che ritenga di dover integrare quanto allora ha esposto.

VERONESI, *Relatore*. Io mi limiterò a riassumere i termini del problema, che sono stati illustrati nella seduta dell'11 febbraio.

La situazione dell'aeroporto di Torino-Caselle è la seguente: il preesistente aeroporto demaniale di Caselle è stato chiesto in concessione d'uso dal comune di Torino, il quale si è proposto di utilizzarlo, acquistando altre aree, e costruendo, sul sedime complessivo, un aeroporto - piste, allacciamenti, piazzali, aerostazione - tale da consentire il soddisfacimento dei bisogni della città e della regione piemontese e da poter servire da diversionale per gli aeroporti vicini nel caso di loro impraticabilità.

Il comune di Torino, quasi come contropartita dell'accollo della rilevante spesa - credo - di 5 miliardi, chiede che l'aeroporto venga dato in uso ad una società di gestione formata dagli enti locali per una durata sufficiente ad ammortizzare le spese, durata fissata in 30 anni. Tutta la materia dovrebbe essere regolata da una convenzione tra il Comune e l'Amministrazione statale.

A questo punto devo richiamare il precedente di Milano. Per l'aeroporto di Milano-Linate si ebbe la stessa questione tra l'Amministrazione e gli enti locali (Comune e Provincia) e si provvide usando una parte del demanio statale, per utilizzare le vec-

chie opere, acquistando altre aree e, sul complesso, edificando un moderno aeroporto.

Anche il Comune di Milano chiese una analoga convenzione per usare le infrastrutture dell'aeroporto in modo da poter nel tempo ammortizzare le spese che doveva sostenere, che ammontavano ad oltre 20 miliardi.

Anche in quel caso si disse che il contenuto dei rapporti tra Comune ed Amministrazione doveva essere regolato da una convenzione e la convenzione si redasse effettivamente e fu trasmessa, per il parere, al Consiglio di Stato, come prescritto. Il Consiglio di Stato, in quella sede, pur non esprimendosi in senso contrario alla convenzione, eccipi che sarebbe stato preferibile che alcune clausole - come quelle concernenti la durata della convenzione, la qualifica dell'aeroporto, il diritto di gestione implicante la riscossione di tutte le competenze dovute al gestore - venissero fissate con legge, venendo a costituire quasi dei piloni a sostegno della convenzione, che, su di essi, avrebbe costruito tutti i restanti rapporti.

La legge, pertanto, è stata chiesta a sostegno del contenuto della convenzione; la proposta di legge al nostro esame propone di seguire la stessa procedura che è stata seguita per Milano-Linate. Sono in corso le trattative per la convenzione tra il Comune e l'Amministrazione statale; la convenzione, che è di notevole consistenza, sorretta da alcune disposizioni di legge - precisamente per quanto riguarda la durata di essa, la qualifica dell'aeroporto come civile ed il diritto di riscuotere da parte della società che gestisce l'aeroporto di tutti i canoni dovuti all'esercente - dovrebbe poter essere conclusa senza difficoltà.

Questo è il contenuto della proposta di legge, che stabilisce alcuni punti che da parte del Consiglio di Stato si ritiene debbano essere fissati con legge, affinché la convenzione tra i due enti possa andare felicemente in porto, costruendo intorno a questi punti fermi, stabiliti dalla legge, tutti gli altri rapporti.

Il comune di Torino è interessato alla conclusione e sollecita l'approvazione di questa proposta di legge che costituisce la premessa per la convenzione e per gli ulteriori stanziamenti che il comune di Torino è disposto a compiere, essendosi resi necessari per la funzionalità dell'aeroporto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CROCCO. Dichiaro fin da principio — per prevenire equivoci — che voterò a favore di questa proposta di legge, sulla quale pur avrei alcune perplessità, per una ragione soprattutto di equilibrio, di perequazione e di eguaglianza rispetto al trattamento fatto alla città ed al comune di Milano; si tratta, in definitiva, di situazioni analoghe derivanti entrambe da una fondamentale carenza, cioè dalla carenza dello Stato in materia di politica degli aeroporti. Dove lo Stato manca, è necessario sopperire con iniziative locali ed è lo Stato stesso che ha sollecitato queste iniziative locali, sia nel caso di Milano che in quello di Torino. Pertanto se vengono prospettate soluzioni che possono lasciare perplessi, anche sul piano legislativo, e che hanno carattere episodico nel quadro generale della sistemazione degli aeroporti in Italia, ciò è dovuto ad una situazione di necessità. L'aviazione civile deve funzionare, gli aeroporti sono indispensabili, ma lo Stato non ha i mezzi per realizzare le opere e per dare aiuto alle iniziative che, viceversa, i comuni riescono a realizzare.

Sono questi i motivi di opportunità contingente che mi indurranno a dare voto favorevole a questa proposta di legge. Ciò, tuttavia, non mi esime dallo svolgere alcune considerazioni di carattere generale soprattutto al fine, essendo qui presente l'onorevole Mannironi, rappresentante del Governo, che la mia voce, per quanto debolmente possa levarsi in questa materia, possa essere da lui accolta.

La mia prima perplessità è di ordine giuridico: ci troviamo di fronte ad una proposta di legge che autorizza il Governo ad attribuire la qualifica di privato ad un aeroporto attualmente statale, cioè ad un aeroporto che sorge ed è impiantato su suolo demaniale.

Tale procedimento può sollevare dubbi di legittimità, circa la possibilità che una legge autorizzi il Governo a riconoscere una qualifica tanto contrastante con la natura dell'aeroporto in questione. Il Codice della navigazione distingue due categorie: l'aeroporto statale e l'aeroporto privato. Il momento distintivo della categoria è l'atto della istituzione; cioè, è statale l'aeroporto istituito dallo Stato, mentre è privato l'aeroporto istituito da privati. Nel caso in questione, ci si trova di fronte ad un aeroporto istituito dallo Stato: il qualificarlo privato con atto di governo altro non è che una discutibile finzione giuridica diretta ad ottenere determinati effetti. Quali sono questi effetti?

Il primo scopo è di ottenere che il comune di Torino nell'esercizio dell'aeroporto abbia pienezza di poteri, come se si trattasse di un aeroporto di carattere privato; la gestione e la riscossione dei vari diritti verrebbero regolate dagli articoli da 704 a 713 del Codice della navigazione, che si riferiscono esclusivamente ad aeroporti di carattere privato, cioè istituiti da privati e per fini privati. Invece, l'aeroporto in questione ha fini pubblici ed ha tutte le caratteristiche, di finalità e sostanza, di un bene pubblico. Come ha detto il relatore, si vuole prolungare il periodo di concessione che il Codice della navigazione limita a venti anni (detto Codice prevede una concessione ventennale per gli aeroporti e triennale per gli impianti di carattere parziale). La legge può quindi estendere a trent'anni il periodo di concessione, dando maggiore respiro all'iniziativa comunale per meglio distribuire nel tempo gli oneri degli investimenti che sono stati dedicati dalla città di Torino alla costruzione e alle attrezzature dell'aeroporto stesso.

Il secondo scopo riveste un carattere più delicato: si tratta di attribuire al comune di Torino tutti i diritti che competono al privato, ivi compresi i diritti di riscossione dei pedaggi.

Si sarebbe potuto raggiungere lo stesso risultato mediante un normale atto di concessione amministrativa, in base al quale lo Stato si fosse impegnato a corrispondere al Comune gestore una sovvenzione equivalente all'importo dei diritti riscossi sull'aeroporto. Il problema acquista una delicatezza particolare se si pensa che lo Stato ha concesso alla società Alitalia l'esenzione dal pagamento dei diritti di aeroporto nel campo dei servizi nazionali. A questo riguardo, la legge non si pronuncia. Mi domando se l'esenzione in parola potrà essere egualmente mantenuta, dato che tutti i diritti vengono attribuiti, senza eccezioni, al comune di Torino. L'Amministrazione per l'aviazione civile dovrà affrontare il problema: da un lato viene riconosciuta all'Alitalia la esenzione dai diritti di aeroporto; dall'altro, viene riconosciuto al comune di Torino il diritto di riscossione dei diritti di aeroporto, senza però limitarlo nei riguardi dell'Alitalia. Il problema potrebbe anche essere risolto riconoscendo all'Alitalia una sovvenzione equivalente ai diritti che quest'ultima dovrà pagare. La Compagnia, infatti, mentre potrà rivalersi sul prezzo del biglietto (a carico cioè dell'utente) del maggiore

onere, per i trasporti entro il territorio nazionale, non potrà fare altrettanto nel campo dei trasporti internazionali, in quanto le tariffe sono fissate da accordi internazionali non derogabili, in quanto aventi carattere vincolante secondo le norme stabilite dalle Conferenze tariffarie dell'Associazione internazionale del traffico aereo.

Si tratta di un problema che dovrà essere affrontato e risolto e sul quale attiro l'attenzione dei rappresentanti del Governo.

Un altro punto estremamente delicato riguarda l'attribuzione alla gestione dell'aeroporto di Torino di tutti i diritti inerenti alla qualifica di aeroporto privato, che comporta, da parte di chi gestisce, anche il diritto di esercitare il cosiddetto *handling*. E' noto che una recente vertenza tra l'Alitalia e la SEA è stata perduta in primo grado dall'Alitalia, la quale si trovava in una situazione analoga a quella in cui verrà a trovarsi con l'aeroporto di Torino. L'Alitalia sosteneva che il diritto di *handling* non potesse essere sottratto al naturale responsabile, che è il vettore. Facciamo un esempio: il bagaglio di un passeggero sbarcato a Milano, viene per errore imbarcato su un altro aereo diretto a Johannesburg. Se è responsabile il vettore, il passeggero si rivolgerà a questo ultimo. Ma quando, come nel caso deciso dalla recente sentenza, lo *handling* compete all'aeroporto, quale rapporto contrattuale esiste fra l'utente e la gestione dell'aeroporto? Nessuno! E allora, in che condizioni viene a trovarsi l'utente? Si tratta di una grossa incongruenza, che nasce dalla gestione dell'aeroporto disciplinata in tal modo.

Potrei parlare ancora a lungo, in materia. La preoccupazione di indole generale che emerge dalla presente proposta di legge è che l'Italia non deve divenire il paese delle repubbliche aeroportuali. Esiste una pluralità di regimi aeroportuali, che tende ad aumentare. Gli aeroporti non costituiscono un'attività economica a se stante, bensì una attività strumentale, relativa cioè all'esercizio del traffico aereo, che richiede unità di disciplina, di indirizzi, di scopi. Esistono aeroporti gestiti dallo Stato (come ad esempio Fiumicino), aeroporti gestiti da privati (come Torino e Milano), ed aeroporti gestiti da enti vari e da aereo-*clubs*. Si tratta di un frazionamento pericoloso, che in definitiva conduce all'indebolimento progressivo dei poteri dello Stato su questa complessa infrastruttura essenziale al traffico aereo.

Da ciò discende la mia conclusione. Approviamo pure questa legge, approvia-

mola perché è urgente, perché le spese per gli investimenti sono già state fatte perché al comune di Torino sia riservato lo stesso trattamento che ebbe già il comune di Milano, ma facciamo sì che questo sia l'ultimo episodio, cerchiamo di dare un ordinamento organico a questa materia!

Il « Codice della navigazione » è invecchiato, si tratta di norme che, quando furono dettate dal legislatore, non potevano prevedere quale sarebbe stato lo straordinario sviluppo del traffico negli aeroporti ed i rapporti particolari che sarebbero derivati in occasione della gestione degli aeroporti e delle attività aeroportuali; ma ormai il fenomeno si offre ai nostri occhi con sufficienti dati, tali da consentirci di dettare norme adeguate alla realtà attuale ed anche alla prevedibile realtà futura.

Procediamo alla nuova disciplina legislativa di questa materia, che determini con precisione e uniformemente i poteri dello Stato, a chi e come dovrà essere affidato l'esercizio degli aeroporti statali onde evitare che la gestione di questo importante servizio finisca col degenerare in un frazionamento confuso di competenze ed in un pericoloso esautoramento dello Stato in un settore così importante nel pubblico interesse.

CALVARESI. Il gruppo comunista voterà a favore di questa proposta di legge, anche se le argomentazioni portate qui dall'onorevole Crocco evidentemente hanno il loro peso e la loro consistenza. Non abbiamo nulla contro l'intervento degli enti locali anche in questo settore dei trasporti e delle infrastrutture aeroportuali.

Naturalmente il problema di un coordinamento tra le attrezzature costruite dallo Stato e quelle costruite dagli enti locali esiste per cui auspichiamo che si giunga il più rapidamente possibile ad un coordinamento e ad una programmazione in questo ramo che porti il nostro paese ad essere in grado di affrontare questo problema così importante per lo sviluppo dei traffici.

DE CAPUA. Anche il gruppo democristiano voterà a favore di questa proposta di legge; le osservazioni del collega Crocco naturalmente meriterebbero attenta disamina perché sottolineano che vi sono problemi che sorgono, in quanto la società si evolve, e che impongono l'esigenza di un coordinamento della materia, ma resta fermo — e la discussione ha ampiamente dimostrato ciò — che la proposta di legge è comunque meritevole di approvazione ed avrà pertanto

— ripeto — il voto favorevole della parte democristiana.

SANTAGATI. Anche il nostro gruppo darà voto favorevole all'approvazione della proposta di legge, pur sottolineando che tutti i problemi devono essere riveduti, anche alla luce delle nuove esigenze della società moderna, in questo campo indubbiamente trascurato.

PRESIDENTE: Dichiaro chiusa la discussione generale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A me pare che una sola voce parzialmente discorde sia affiorata in questa discussione, quella dell'onorevole Crocco. Prendo atto volentieri dell'adesione data dagli altri intervenuti e mi accingo a dare qualche risposta alle considerazioni svolte dall'onorevole Crocco, che — d'altra parte — si è reso conto, nonostante tutte le perplessità manifestate, che questo disegno di legge deve pur essere approvato. Pertanto prendo atto volentieri di questa sua dichiarazione.

Sono dell'avviso che le considerazioni che egli ha svolto, forse meritano di essere approfondite e discusse in una sede più ampia.

CROCCO. Su questo sono d'accordo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Purtroppo questo caso specifico di cui la Commissione è chiamata ad occuparsi, mi sembra non consenta di ampliare la discussione e di porre problemi che riguardano tutta l'organizzazione degli aeroporti in Italia.

Vorrei, però, dire che l'onorevole Crocco si può tranquillizzare nonostante le sue perplessità.

Prima di tutto, non mi pare che ci si possa preoccupare del fatto che lo Stato deleghi o conceda a privati la gestione degli aeroporti, anche se l'ideale sarebbe che tutti gli aeroporti d'Italia fossero stati gestiti dallo Stato, come quello di Fiumicino ed altri.

CROCCO. Non ho detto che sia da respingere la gestione privata degli aeroporti. È la qualifica di aeroporto privato attribuita ad un aeroporto demaniale che comporta, ai sensi della legislazione vigente, alcune incongruenze.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Comunque la concessione della gestione ai privati, pur restando gli aeroporti dei beni pubblici, anche allo stato delle cose è sufficientemente disciplinata dagli articoli dal 704 al 713 del Codice della navigazione. Sarà necessaria, sarà utile una legge che più organicamente

disciplini la gestione degli aeroporti affidata ai privati — su questo siamo d'accordo —, ma mi pare che, allo stato delle cose, la preoccupazione non abbia ragione di sussistere. È allo studio una riforma ed in quella sede questi problemi potranno essere riproposti e tutta la materia potrà essere disciplinata in armonia con le esigenze dell'aviazione moderna e con il progresso che nello stesso settore si va realizzando.

L'altra perplessità affiorata nell'intervento dell'onorevole Crocco è quella del rispetto dei diritti acquisiti dai terzi anteriormente a questa proposta di legge. A questo proposito era mio intendimento — e lo è tuttora — presentare un emendamento, per aggiungere, alla fine dell'ultimo capoverso dell'articolo 1, le seguenti parole: « salvo le esenzioni previste in convenzioni o disposizioni speciali ». Il riferimento è fatto ad una convenzione, approvata nel 1963 con decreto presidenziale, tra lo Stato e l'Alitalia, e nella quale alla società erano stati riconosciuti taluni diritti. È chiaro che lo Stato che garantisce con una norma il rispetto degli impegni assunti nei confronti dell'Alitalia, non potrà revocarli o superarli. Pertanto insisto sul mio emendamento.

Vorrei aggiungere, se la Commissione lo consente, un'altra considerazione, tendente a risolvere un caso perfettamente analogo a quello considerato, per il quale sarebbe necessario altrimenti promuovere un nuovo progetto di legge. Quest'ultimo, invece, potrebbe essere evitato, se si approvasse un emendamento aggiuntivo alla presente proposta di legge.

L'aeroporto di Villanova d'Albenga si trova nelle stesse condizioni dell'aeroporto di Torino-Caselle. È gestito da una società in base ad una convenzione simile a quella che con il comune di Torino fu stipulata nel 1949.

L'emendamento che io propongo tende a far sì che le disposizioni di cui alla presente legge, si applichino anche per l'aeroporto di Villanova d'Albenga, da riconoscere come privato, a favore della società per azioni, distinta con la sigla S.E.A.V.A.

Mi pare che nessun danno possa derivare dall'accoglimento di tale emendamento. Data l'esistenza di una medesima situazione di fatto, con la presente legge si autorizza lo Stato a stipulare una convenzione anche con la società S.E.A.V.A. per disciplinare la gestione privata di un altro aeroporto.

MARCHESI. La situazione è veramente identica? La società è privata?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La società è costituita dagli enti locali, comune di Albenga e comuni circostanti. Essa ha, inoltre, affrontato le spese.

CROCCO. L'aeroporto era adibito all'importazione di fiori dalla riviera ligure.

SANTAGATI. Ricordando che ci si trova in sede legislativa (dove cautele molto maggiori sono necessarie che non in sede referente), sono, già solo per questo, piuttosto perplessi circa il sistema suggerito dal rappresentante del Governo. Inoltre, c'è una questione di merito. Non è possibile introdurre in un progetto di legge, che ha una sua particolare fisionomia e sul quale siamo chiamati ad esprimere un voto determinato, un altro argomento che, anche se analogico, non è identico a quello considerato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Date le perplessità manifestate dai colleghi, non insisto, benché fossi convinto dell'utilità della mia proposta. Sarà presentato a suo tempo un nuovo disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a riconoscere, agli effetti del Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942 n. 327, e di ogni altra legge in quanto applicabile, per la durata di anni trenta, la qualifica privata dell'aeroporto di Torino-Caselle.

Allo scadere dei trenta anni le infrastrutture costruite dal comune di Torino sulla parte dell'aeroporto di Torino-Caselle di pertinenza del Demanio statale diverranno di proprietà dello Stato.

I Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, della difesa, delle finanze e del tesoro provvederanno all'adozione degli atti di rispettiva competenza necessari per l'esecuzione della presente legge, nonché alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti tra lo Stato ed il comune di Torino, la quale, per il periodo in cui è abilitato all'esercizio dell'aeroporto, competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24 ».

L'onorevole Sottosegretario propone di aggiungere, all'ultimo capoverso, le seguenti parole: « salve le esenzioni previste in convenzioni o disposizioni speciali ».

CURTI AURELIO. Signor Presidente, innanzitutto desidero ringraziare la Commissione per la cortesia con cui ha accolto la proposta di legge, di cui sono presentatore insieme con altri colleghi.

Circa la proposta dell'onorevole Mannironi, diretta ad introdurre una norma di salvaguardia per la convenzione con l'Alitalia, dirò che evidentemente tale norma porterebbe un aggravio per l'ente gestore, il comune e la società che è del comune e della provincia, in quanto una parte dei diritti non sarebbe più riscuotibile dall'ente gestore; quest'ultimo si assume un onere molto superiore a quello del puro ammortamento del bene, poiché si incarica di incrementare il patrimonio in continuità; al momento attuale, poi, la gestione dell'aeroporto di Torino-Caselle è in piedi purtroppo senza ammortamenti tecnici, a discapito dello Stato.

Esiste anche una questione giuridica. I legali del comune di Torino mi hanno fatto presente (ciò suonerebbe emendamento all'articolo 1 della proposta di legge in discussione) che esiste una convenzione del 1949 - decreto ministeriale 5 agosto 1950 n. 35 - la quale sancisce sia l'aeroporto privato sia i diritti a favore del comune. Pertanto, tecnicamente, si tratta del prolungamento di una convenzione esistente. La convenzione tra comune di Torino e Ministero della difesa (che viene a spirare nel 1969) è antecedente alla convenzione Alitalia. Se fosse accolto l'emendamento proposto dal Sottosegretario Mannironi, dal 1965 al 1969, il comune perderebbe determinati diritti che ha già acquisito attraverso detta convenzione.

Il comune di Torino si è impegnato a spendere tre miliardi e mezzo per le nuove opere necessarie, purché venga prolungata la convenzione esistente.

Ma il modificare una regola che è in atto darebbe all'interprete il dubbio di dover definire di quale è la prevalenza in fatto di convenzioni, di quella tra lo Stato e il comune di Torino o di quella tra lo Stato e l'Alitalia. Tanto più che come ritiene il legale del comune di Torino, il primo comma dell'articolo 1 sarebbe molto più appropriato se suonasse nei seguenti termini: « Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile provvederà a confermare, per la durata di anni 30, e a tutti gli effetti degli articoli 704 e seguenti del Codice della navigazione e di ogni altra legge in quanto applicabile, la qualifica privata dell'aeroporto di Torino-Caselle ».

Mi pare, pertanto, che il diritto dell'Alitalia può essere in discussione per Albenga,

ma non per Torino, perché, per Torino, la convenzione è già in atto: diversamente, si verrebbe a togliere quanto si è già acquisito.

Mi sembra che la stessa Alitalia dovrebbe soffermarsi a considerare che l'aeroporto di Torino-Caselle è l'unico che abbia corrisposto fin dall'inizio della sua attività dei pedaggi all'Alitalia per le linee di non sufficiente traffico. Quando è incominciata la linea Torino-Roma, il comune di Torino pagava 30 milioni e attualmente, sulla linea Torino-Zurigo, corrisponde un pedaggio all'Italia perché il numero di passeggeri non è sufficiente.

Che l'Alitalia voglia mettere questa clausola quando il Comune di Torino è stato così largo verso l'Alitalia mi sembra un controsenso!

CATELLA. Mi associo alle considerazioni dell'onorevole Curti.

CROCCO. Sono anch'io propenso a non accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Sottosegretario. Vi è una ragione di conseguenza logica: finché l'aeroporto è statale ed è lo Stato che ne assume la gestione e se ne addossa l'onere, lo Stato è libero di esentare una parte degli utenti dal pagamento dei pedaggi ad esso spettanti — è una forma di sovvenzione indiretta —, ma dal momento che lo Stato conferisce la qualifica di privato all'aeroporto e si disinteressa degli oneri della gestione, diventa veramente contro logica pretendere l'esenzione a carico di chi assume la gestione. Nel caso in esame, il comune di Torino dovrebbe concedere all'Alitalia una sovvenzione che, viceversa, è di competenza dello Stato. Tutto ciò non collima con la logica del sistema.

Il traffico dell'Alitalia nell'aeroporto di Torino è notevole. Credo che, valutato in movimenti, in « toccate », rappresenti almeno il 50 per cento del traffico globale dell'aeroporto.

CURTI AURELIO. Ancora di più!

CROCCO. Si tratta, pertanto, di un introito notevole. Ora se si ritiene opportuno di dare al comune di Torino il diritto di riscuotere i diritti d'aeroporto per ammortizzare gli oneri che andrà ad assumere, compete allo Stato di risolvere la contraddizione che può nascerne ai danni dell'Alitalia. O costringe Torino a rispettare l'esenzione e in tal caso dovrà corrispondergli un'integrazione corrispondente al minore provento: ovvero si impegna a riconoscere all'Alitalia l'equivalente del maggior onere che ad essa deriverà dalla corresponsione del pedaggio; tranne che l'Alitalia possa rivalersi sull'uten-

te — ma sarebbe una soluzione molto discutibile — imponendo al traffico una speciale sopratassa di aeroporto che vada a coprire l'onere del pedaggio.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso fare a meno di insistere sulla mia proposta di emendamento. Si deve tener presente che, dopo la convenzione del 1949, nel 1963 lo Stato con una convenzione che ha valore di legge ha fatto delle concessioni a favore dell'Alitalia. Se le dovessimo revocare, indubbiamente lo Stato verrebbe ad assumere delle responsabilità se non altro per inadempimento contrattuale, per mancato rispetto della convenzione approvata con decreto del Presidente della Repubblica del 1963. Dobbiamo tener presente che il non accettare questo emendamento ed il voler riconoscere al comune di Torino, nella gestione dell'aeroporto privato, il diritto di percepire dei pedaggi anche dall'Alitalia impone allo Stato nuovi oneri finanziari e non so allora se non siamo in obbligo di trasmettere di nuovo il testo della proposta alla Commissione bilanciale.

VERONESI, *Relatore*. In questa discussione, che è molto seria ed apprezzata molto perché si sta cercando di concludere per il meglio, vorrei chiedere al Sottosegretario se, nella logica dei diritti costituiti, la convenzione con l'Alitalia del 1963 ha annullato gli effetti della convenzione del 1949.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A mio giudizio, sì.

VERONESI, *Relatore*. Io chiedo allora perché dobbiamo preoccuparci del venir meno dei benefici previsti dalla convenzione con l'Alitalia del 1963, quando non ci siamo preoccupati del venir meno di benefici per l'aeroporto di Torino con la convenzione del 1963.

CROCCO. La ricerca della precedenza di una convenzione non mi sembra essere l'elemento decisivo. Anche l'Alitalia, fin dagli inizi della sua attività, fruiva di una convenzione provvisoria e del beneficio dell'intera esenzione dai pedaggi su tutti gli aeroporti nazionali.

VERONESI, *Relatore*. Darò lettura di un articolo della convenzione del 1949: La concessione in uso e gestione dell'aeroporto di Caselle avrà la durata di anni 20 con inizio dal 1949 e scadenza al 1969.

A tutti gli effetti dell'applicazione delle norme del Codice sulla navigazione approvato con regio decreto 20 marzo 1942 n. 327,

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GIUGNO 1965

e in parte agli effetti della riscossione dei diritti aeroportuali, l'aeroporto assume, per tutta la durata della concessione, il carattere di aeroporto privato.

L'Amministrazione aeronautica ha la facoltà di revocare la concessione in qualsiasi momento per gravi esigenze militari o per motivi di pubblico interesse di carattere nazionale, da giudicarsi secondo l'inappellabile giudizio del Ministero competente.

AMADEI GIUSEPPE. Il Sottosegretario Mannironi afferma che la questione, senza l'emendamento proposto, riaffiorerebbe in sede di stipulazione di contratto. Allora, io propongo di approvare il testo legislativo così com'è, dal momento che tutti i Gruppi politici hanno espresso il proprio parere favorevole. Rimane l'eventualità che la discussione si riapra in altra sede.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero sottolineare che l'emendamento da me proposto tende soltanto ad assicurare una riserva a favore dello Stato. La formula da me usata « salvo esenzioni previste in convenzioni o disposizioni speciali » non pregiudica, in un senso o nell'altro, la questione. Mi sembra che ciò consenta il riesame in sede di stipulazione della convenzione; in tal sede, si vedrà se i diritti della società Alitalia vengono o no rispettati, ed eventualmente in che misura e modo. Invece, rinunciando oggi a tale emendamento, verrebbe in futuro, in sede di stipulazione della convenzione, precluso il riesame della questione, che va considerata più approfonditamente e sul piano strettamente giuridico, piuttosto che politico. Per tale motivo, prego la Commissione di accogliere l'emendamento da me proposto.

DE CAPUA. Desidero pregare il rappresentante del Governo di tener presente che proprio accogliendo il suo emendamento la situazione resterebbe chiusa; invece, non accogliendolo, la situazione rimarrebbe aperta.

Pertanto, concordo con il pensiero espresso in tal senso dall'onorevole Giuseppe Amadei, affinché si approvi la proposta nel testo a noi pervenuto. Ho l'impressione, in caso contrario, che verrebbe ad essere snaturato lo scopo della proposta stessa.

PRESIDENTE. Desidero ricordare alla Commissione, prima di concludere la discussione sull'emendamento presentato dal rappresentante del Governo, che esiste un altro emendamento, presentato dall'onorevole Aurelio Curti, inteso a sostituire il primo comma con il seguente altro: « Il Mini-

stro dei trasporti e dell'aviazione civile provvederà a confermare per la durata di 30 anni e a tutti gli effetti degli articoli 704 e seguenti del Codice della navigazione e d'ogni altra legge in quanto applicabile, la qualifica privata dell'aeroporto di Torino-Caselle ».

CURTI AURELIO. Dichiaro di ritirare il mio emendamento.

VERONESI, *Relatore*. Desidero intervenire a favore dell'emendamento presentato dal collega Aurelio Curti. In sostanza, egli propone di sostituire, nel primo comma dell'articolo 1, alle parole: « autorizza a riconoscere » le parole: « provvederà a confermare ». Desidero aggiungere una giustificazione.

Mi sono richiamato al precedente di Milano, dove si leggono le parole: « è autorizzato a riconoscere ». Debbo dire, per completezza di informazione verso i colleghi, che tale autorizzazione a riconoscere non ha avuto ancora un seguito. Sembra che la dizione non imponga un obbligo di procedere; è infatti una autorizzazione a fare. Sicché, la proposta di una leggera modifica rispetto al testo milanese deriva, appunto, dall'esperienza milanese. Comunque, rimetto la questione all'opinione della Commissione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non avrei difficoltà ad accogliere l'emendamento in questione, se non sentissi perplessità di carattere giuridico. Nel caso di Milano, si conferma una cosa che è già fatta validamente. In questo caso, invece, non è ancora fatta.

VERONESI, *Relatore*. La convenzione dovrebbe avere efficacia fino al 1969. Tuttavia, il proponente dell'emendamento ha dichiarato di non insistere. Né io lo faccio mio: ho solo voluto spiegarlo.

CROCCO. A mio avviso, si renderebbe più complesso il problema. C'è da dubitare che un semplice atto di Governo possa attribuire la qualifica di privato ad un aeroporto. Ma è senz'altro da negare che ciò possa esser fatto da una convenzione.

Si tratta di un aeroporto, come ho già detto, che ha tutte le caratteristiche dell'aeroporto pubblico. Come può una semplice clausola di convenzione affermare che si tratta di un aeroporto privato?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei rispondere alle perplessità che ancora affiorano nell'onorevole Crocco circa la dichiarazione di aeroporto privato che si farebbe da parte dello Stato in adempimento di questa legge.

Vorrei sottolineare che il provvedimento è ineccepibile sul piano giuridico e costituzionale in quanto in esso si riconosce soltanto, non si crea un aeroporto privato. Esso è privato fin dalla sua origine, perché in gran parte quello che esiste è stato costruito dal Comune di Torino; ciò indipendentemente dalla natura giuridica del sedime, del suolo dove le infrastrutture sono state costruite, e la cui destinazione va regolata diversamente, con atto amministrativo, non con atto legislativo.

In sostanza l'aeroporto è già privato e oggi si riconosce solamente questa sua natura privata. Sotto questo profilo il Ministero non ha perplessità.

CROCCO. Esso è stato considerato, anche agli effetti della sorveglianza, un aeroporto di Stato altrimenti avrebbe avuto un delegato di aeroporto, come prescrive il Codice della navigazione.

DE CAPUA. Io vorrei che fosse data una risposta a questa mia domanda: se è vero che l'aeroporto non sorgerà completamente su suolo demaniale.

CROCCO. Il terreno è parzialmente demaniale e parzialmente privato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dopo 30 anni ritorna statale. Non vi sono, quindi, preoccupazioni.

PRESIDENTE. Il Relatore, onorevole Veronesi, mi ha presentato testé un emendamento soppressivo del secondo comma.

VERONESI, *Relatore*. La mia proposta tende a modificare senza alterare la sostanza. La *ratio legis* vi è già. Il secondo comma, che tende a meglio qualificare la durata del diritto del comune di percepire i canoni, mi sembra superfluo, in quanto il contenuto di esso farà parte delle norme della convenzione. Ai fini della legge mi sembra superfluo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei pregare l'onorevole Veronesi di non insistere su questo emendamento perché la norma del secondo comma deve essere compresa nella legge, e deve essere mantenuta.

VERONESI, *Relatore*. Non insisto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Al terzo comma dell'articolo 1 vi è un errore di stampa, ove è detto « la quale » in luogo di « al quale ».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo ori-

ginario, di cui do nuovamente lettura e con l'emendamento formale, al terzo comma, al quale ha accennato l'onorevole Sottosegretario:

« Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a riconoscere, agli effetti del Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942 n. 327, e di ogni altra legge in quanto applicabile, per la durata di anni trenta, la qualifica privata dall'aeroporto di Torino-Caselle.

Allo scadere dei trenta anni le infrastrutture costruite dal comune di Torino sulla parte dell'aerodromo di Torino-Caselle di pertinenza del Demanio statale diverranno di proprietà dello Stato.

I Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, della difesa, delle finanze e del tesoro provvederanno all'adozione degli atti di rispettiva competenza necessari per l'esecuzione della presente legge, nonché alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti tra lo Stato ed il comune di Torino, al quale, per il periodo in cui è abilitato all'esercizio dell'aeroporto, competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24 ».

(È approvato).

Il Governo propone di aggiungere, alla fine dell'ultimo capoverso, le parole: « salvo esenzioni previste in convenzioni o disposizioni speciali ».

Onorevole Sottosegretario, mantiene il suo emendamento?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Posso ritirare l'emendamento a condizione, però, che risulti dagli atti che la Commissione ritiene che la questione da me sollevata rimane impregiudicata e che dovrà essere discussa in sede di convenzione.

AMADEI GIUSEPPE. Noi approviamo la legge: il resto non è nostro compito. Non può chiedersi l'interpretazione della legge alla Commissione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'intenzione del legislatore si desume anche dai lavori preparatori, che hanno valore per l'interpretazione.

PRESIDENTE. Sono d'accordo, ma credo che l'ampiezza della discussione di stamane abbia chiarito molti punti.

VERONESI, *Relatore*. Come relatore non posso dare un'interpretazione a ciò che non possiamo mettere nella legge. L'onorevole Crocco, che ha sollevato una questione di carattere generale che trova tutti consenzienti in merito alla necessità che le norme del Codice della navigazione vadano aggiornate, ha detto che la legge — nella sua logica — deve essere coerente dal principio alla fine. E la logica di questa legge, se affermiamo che l'aeroporto è privato, ci impone di accettarne tutte le conseguenze.

SANTAGATI. Credo sia accettabile la proposta dell'onorevole Sottosegretario, nel senso che è noto come nell'interpretazione di una legge si tenga conto dei lavori preparatori; la legge acquista, poi, una sua autonomia e vive una sua vita perfetta, ma queste precisazioni potranno servire ai legali ed agli uomini di legge per dare un contenuto più o meno restrittivo od elastico alle disposizioni, che formeranno oggetto della legge.

Mi sembra, pertanto, giusto accettare la proposta dell'onorevole Sottosegretario.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidererei che questa dichiarazione la facesse il relatore.

VERONESI, *Relatore*. La Commissione non può accettare l'emendamento perché è contrario alla *ratio* della legge; comunque, chi ha dei diritti acquisiti li farà valere nella dovuta sede.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A seguito della precisazione fatta dal relatore ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. L'articolo 1, pertanto, rimane nel testo originario già approvato.

Do lettura dell'articolo 2 della proposta di legge:

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Foderaro ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1452).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro ed altri: « Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Il Relatore, onorevole Amodio, propone la seguente nuova formulazione del progetto di legge, che tiene conto delle osservazioni e considerazioni emerse dalla discussione svoltasi nella seduta del 19 maggio.

ART. 1.

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici e di cerchi o di sistemi equivalenti.

La fascia battistrada di ogni pneumatico montato su autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, filoveicoli e rimorchi deve presentare ben visibili i rilievi su tutta la larghezza e per tutta la superficie di rotolamento e, comunque, per un'altezza non inferiore a millimetri 1 misurata in qualsiasi punto.

Le disposizioni sopra dette non si applicano se gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori ed i filoveicoli non possono, per costruzione, superare i 20 chilometri orari; i pneumatici montati su detti veicoli e sui loro rimorchi non debbono tuttavia mostrare le tele della carcassa.

Nessun pneumatico montato su autoveicolo, motoveicolo, ciclomotore, filoveicolo o rimorchio deve presentare sulla fascia battistrada o sui fianchi, delle lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela; le lesioni di scarsa entità o puntiformi non sono considerate dal presente comma.

Il cerchione delle ruote applicate sugli autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, filoveicoli e rimorchi non deve presentare rilevanti deformazioni soprattutto ai bordi né crepe sul corpo del cerchione stesso.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori, i filoveicoli e i rimorchi debbono essere muniti di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circola con un veicolo non conforme alle prescrizioni stabilite dai commi 2, 3, 4 e 5 è punito con l'ammenda:

- a) per i motoveicoli e i ciclomotori da lire 4.000 fino ad un massimo di lire 10.000;
b) per gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi da lire 10.000 a lire 40.000.

Chiunque circola con un veicolo nel quale i pneumatici ed i cerchi o sistemi equivalenti manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal regolamento, ovvero circola con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 ».

ART. 2.

L'articolo 314 del Regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è sostituito dal seguente:

Pneumatici ricostruiti — « Le disposizioni di cui agli articoli 310, 311, 312, 313 si applicano anche ai pneumatici ricostruiti, e su questi chi procede alla ricostruzione deve apporre il proprio marchio ed il numero di matricola.

I pneumatici speciali per neve possono essere ricostruiti dalla fabbrica che ha ottenuto l'approvazione del tipo.

Sui fianchi dei pneumatici considerati nel presente articolo, deve essere apposta la dicitura « RICOSTRUITO ».

SANTAGATI. Chiedo il rinvio della discussione data la nostra necessaria presenza in Aula.

FODERARO. Desidero far presente all'onorevole Santagati che in Aula, in cui la seduta è iniziata alle 10,30, non si sta votando.

La discussione sulla presente proposta di legge è stata già una volta rinviata, dando incarico al relatore Amodio di raccogliere gli elementi affiorati in Commissione e di redigere un testo sostitutivo. Ora siamo in pre-

senza del nuovo testo redatto dal relatore, che ha la mia approvazione. Si tratta di vedere se risponda o no agli intenti dichiarati dalla Commissione. Se risponde, la discussione sarà breve. Se non dovesse rispondere nel merito e la discussione si prolungasse più del previsto, allora sarebbe necessario ricorrere al rinvio.

Il fatto che, all'inizio della discussione, si perda tempo ad argomentare un rinvio, corrisponde ad una tattica che nel linguaggio parlamentare ha un nome ben preciso.

PRESIDENTE. Anch'io ritengo che il rinvio potrà rendersi necessario soltanto in un secondo tempo.

SANTAGATI. Desidero dichiarare che non ho ragioni personali per oppormi alla proposta di legge. Il punto è un altro. Ho chiesto il rinvio con intenti costruttivi, poiché a mio avviso la proposta di legge andrebbe discussa senza fretta, senza fare i conti con l'orologio. E proprio perché la mia richiesta non è dettata da fini personali, ma da esigenze di metodo, propongo una soluzione intermedia.

Chiedo in primo luogo che, giacché il testo sostitutivo proposto dal relatore è quasi una proposta di legge, il relatore ne dia ampia illustrazione. In secondo luogo, se la discussione che ne seguirà non si svolgerà agevolmente, ne chiederò il rinvio.

AMODIO, *Relatore*. Tenendo conto della discussione che si è già avuta in questa sede sulla presente proposta di legge nonché degli interventi dei colleghi diretti a sollecitare uno studio più approfondito, io ho pensato di dare una nuova formulazione al testo del provvedimento, mediante un emendamento all'articolo 50 e un emendamento all'articolo 314 del Regolamento di esecuzione. La materia, come ho già detto, è stata oggetto di studio da parte di tecnici e degli organi del Ministero competente. Desidero ricordare che la formulazione è pressoché identica alla risoluzione approvata dal sottocomitato dei trasporti su strada dell'ufficio europeo dell'O.N.U. il 14 ottobre 1964, firmata da quindici paesi. L'unica differenza tra la decisione di Ginevra e la presente proposta di legge (così com'è stata emendata) consiste nelle richieste avanzate dal collega De Capua circa l'ammenda per i motoveicoli e ciclomotori. Nel testo viene specificato anche il compito spettante agli organi preposti alla vigilanza, affinché sia evitata la circolazione di ruote la cui usura superi un millimetro. Data l'esistenza dell'evidente pericolo, non mi sembra necessario ripetere le considera-

zioni già espresse nella mia precedente relazione, il 19 maggio scorso

A proposito della differenza che potrebbe esistere (riguardo al millimetro considerato) tra mezzi pesanti e mezzi leggeri, mi sono premurato di raccogliere alcune precisazioni. Il battistrada di un pneumatico presenta sulla superficie di rotolamento una serie di rilievi o incavi che hanno il compito di aumentare l'aderenza al terreno. Il disegno e la profondità dei rilievi variano a seconda degli scopi cui un pneumatico è destinato nonché della qualità della mescola, che varia a seconda che il veicolo sia adibito ad uso tra sporto persone o cose, e anche dello strato di gomma sottostante il battistrada (che fa da supporto ai rilievi stessi).

La profondità di questi varia dai 6 ai 12 millimetri. Tale profondità, come ho già detto, dipende, oltre che dalla composizione (alla quale prima mi riferivo), anche dalla carcassa, (che varia nella composizione a seconda dell'uso al quale è destinato il pneumatico) o meglio dalla qualità e disposizione delle tele che costituiscono la carcassa.

Ora a mio avviso, quando un pneumatico presenta sulla fascia battistrada o sui fianchi delle lacerazioni, lesioni o abrasioni da mettere a nudo la tela, esso non è più adatto a circolare.

Fissare questi minimi di profondità, oltre i quali la aderenza al terreno non è più sicura, risponde ad un minimo di garanzia di sicurezza.

Ricordo inoltre che questo minimo è stato raccomandato, nella Convenzione stessa stipulata dal Comitato dei trasporti, ad 11 nazioni che si stanno uniformando a questo concetto.

Non ho fatto altro che tradurre fedelmente, negli emendamenti da me presentati, quanto si è detto in passato, tenendo conto soltanto di queste considerazioni di carattere squisitamente tecnico.

Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole Foderaro di ridurre il limite di usura da 1 millimetro a 0,50 millimetri, esclusivamente per la categoria dei ciclomotori, non ho nulla in contrario, poiché mi sembra giusta la considerazione fatta dal proponente, e cioè il grave danno che deriverebbe all'industria dei ciclomotori dall'approvazione di una norma che stabilisce in un millimetro il limite di usura, anche in considerazione delle precarie condizioni in cui versa attualmente detta industria.

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente onorevoli colleghi, prendiamo atto della nuo-

va formulazione proposta dall'onorevole Amodio, formulazione che tiene conto delle osservazioni fatte nella passata seduta dal nostro gruppo.

Avrei, però, per la verità, alcune osservazioni ed alcuni chiarimenti da chiedere.

Premetto che, per quanto riguarda la riduzione da 1 millimetro a 0,50 millimetri del limite minimo di usura del pneumatico per i ciclomotori, non ho nulla da obiettare in quanto tale limite è, a mio avviso, più che sufficiente per avere un margine di sicurezza di marcia.

Detto questo, faccio presente che un primo chiarimento si rende necessario al quinto comma dell'articolo 1, dove è detto che gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori, i filoveicoli e i rimorchi debbono essere muniti di sospensione elastica. Infatti, per quanto riguarda i ciclomotori, è necessario sapere che cosa si intenda per « sospensione elastica », perché, mentre è possibile con questo termine riferirsi alle molle poste sotto il sedile, non è pensabile che ci si intenda riferire alla necessità per il telaio di avere una sospensione elastica. Infatti in questa seconda ipotesi, si andrebbe a danneggiare, dal momento che i ciclomotori sono sprovvisti di sospensione elastica al telaio, l'enorme massa di lavoratori che di tale mezzo si servono quotidianamente per recarsi sul posto di lavoro.

Per questi motivi proporrei di sopprimere nel quinto comma dell'articolo sostitutivo, la parola « ciclomotori ».

Inoltre al sesto comma, al punto a), dove si parla delle ammende, proporrei di ridurre, per i soli ciclomotori i due limiti, minimo e massimo, rispettivamente da lire 4.000 a lire 2.000 e da lire 10.000 a lire 5.000, ciò per il semplice fatto di evitare che l'ammenda venga ad essere superiore al normale costo di un copertone per ciclomotore.

Un'altra perplessità concerne l'ultimo comma sempre dell'articolo 1, dove si dice che « chiunque circola con un veicolo nel quale i pneumatici ed i cerchi o sistemi equivalenti manchino... è punito con l'ammenda... ».

Infatti sorge spontanea la domanda: come è possibile circolare senza i cerchi? Per questo motivo, proporrei di sopprimere nell'ultimo comma la parola « manchino ». Per quanto riguarda poi l'emendamento all'articolo 314 del regolamento di esecuzione, ho delle perplessità là dove si stabilisce che chi procede alla ricostruzione deve apporre il proprio marchio ed il numero di matricola.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GIUGNO 1965

AMODIO, *Relatore*. Faccio presente che il mio emendamento riproduce fedelmente l'articolo 314 del regolamento di esecuzione. Ho aggiunto soltanto che sui fianchi dei pneumatici considerati nel presente articolo deve essere apposta la dicitura « ricostruito ».

FRANCO RAFFAELE. Che cosa succede a chi non mette il marchio « ricostruito »?

Forse vi sarà un articolo successivo nel Regolamento che prevede alcune ammende.

PRESIDENTE. Mi permetto un'osservazione a proposito dell'articolo 2. Mentre l'articolo 1 propone di sostituire l'articolo 50 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, l'articolo 2, invece, si riferisce al Regolamento di esecuzione, ossia ad un provvedimento amministrativo. Ora questo mi pare che non sia ortodosso. Modifichiamo la legge, ma per quanto concerne il Regolamento lasciamo che vi provveda eventualmente il Ministero.

FRANCO RAFFAELE. Il Regolamento è di competenza del Ministero; ma si tenga presente che noi siamo d'accordo con la proposta di apporre sui copertoni la indicazione « ricostruito » perché non vengano venduti per nuovi.

FODERARÓ. Anche io sono dell'opinione del Presidente. A questo provvederà il Governo.

FRANCO RAFFAELE. Per concludere noi voteremo, con questi emendamenti e con queste osservazioni, a favore di questa proposta di legge, di cui riconosciamo l'urgenza.

SANTAGATI. Vorrei fare innanzitutto alcune osservazioni di carattere generale salvo, poi, a scendere nell'esame del testo della proposta di legge. Originariamente questa proposta fu presentata come aggiuntiva all'articolo 78 del Codice della strada. Ora è come se ci trovassimo di fronte ad una nuova proposta di legge, perché l'articolo 78 è stato abbandonato, né il relatore ha dato sufficienti spiegazioni del perché non ritenga più di seguire l'impostazione della proposta di legge. Vi è differenza tra l'articolo 78 e l'articolo 50, per cui, sarebbe opportuno che egli ci desse delle spiegazioni del perché non abbia ritenuto di insistere in modificazioni all'articolo 78.

Ad ogni modo, concordo nel metodo di demandare alla sede più opportuna le modifiche al Regolamento.

Per quanto concerne l'articolo sostitutivo dell'articolo 50, ritengo che sopprimendo, al primo comma, la parola: « cerchi » si potrebbero superare le difficoltà sorte all'ultimo comma. Pertanto proporrei che al pri-

mo comma si dicesse: « Le ruote... devono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti » sopprimendo la parola « cerchi ».

In tal modo, oltretutto, resterebbe ferma la formulazione del Codice della strada.

Per quanto riguarda il secondo comma si abbandona il testo originario dell'articolo 50 ove veniva chiarito il concetto di sospensione elastica; in luogo di tale concetto viene introdotta una nuova valutazione della fascia battistrada di ogni pneumatico che deve presentare ben visibili i rilievi su tutta la larghezza. Desidererei un chiarimento dall'onorevole Relatore sul concetto di « rilievi ». Nel testo proposto dal relatore è detto inoltre, che la fascia battistrada deve presentare questi rilievi « per tutta la superficie di rotolamento ». Mi sembra allora che il riferimento alla « larghezza » potrebbe essere soppresso, in quanto « superficie di rotolamento » è un concetto più lato di « larghezza ». Infatti, cosa significa richiedere che siano ben visibili i rilievi su tutta la larghezza quando aggiungiamo: per tutta la superficie di rotolamento? Essa implica evidentemente la larghezza.

Circa l'altezza non inferiore a millimetri 1, occorre avere dei chiarimenti e fare delle precisazioni.

Infatti non si comprende perché ci si debba fermare al limite di 1 millimetro, quando esistono altri criteri tecnici di valutazione circa le forme di usura del battistrada. Ricordo, anzi che il Ministro Jervolino nella passata riunione ci comunicò che erano allo studio di apposita Commissione, a Napoli, tutti questi problemi tecnici connessi ai pericoli della circolazione stradale relativamente all'usura del battistrada.

Sono dunque questi i motivi per i quali da parte nostra si ritiene necessario, prima di fissare il limite di cui sopra, venire a conoscenza dei risultati ai quali è pervenuta la Commissione di studio sopra ricordata.

AMODIO, *Relatore*. Non sono un tecnico della materia, tuttavia ho tenuto conto di questo.

SANTAGATI. I tecnici hanno detto che è necessaria la massima attenzione e cautela nel fissare il limite di 1 millimetro. Infatti, allo stato attuale delle cose, detto limite sembra eccessivo in quanto comporterebbe una revisione generale di tutti i pneumatici, dal momento che la maggior parte delle macchine circolanti si trovano in questa condizione di usura. Ora dover cambiare quattro pneumatici costituisce un sacrificio ed una re-

mora per le possibilità normali della categoria. Si tratta, infatti, di una spesa non indifferente che molti cittadini non potrebbero sostenere.

Sarebbe mio vivo desiderio trovare il punto di incontro, più ragionevole di quello proposto, tra le esigenze della sicurezza stradale e quelle del cittadino contribuente. Non è infatti ammissibile che sia salvo il principio della sicurezza stradale attraverso l'insicurezza economica del cittadino.

Molti tecnici hanno detto che il limite di 1 millimetro rappresenta una misura troppo restrittiva.

Sarebbe pertanto mio desiderio se si potessero acquisire dei dati specifici circa l'inderogabilità e la necessità di tale limite.

Vorrei che il Governo ci fornisse dei chiarimenti alla luce dei risultati ai quali è pervenuta la Commissione di studio alla quale ha accennato il Ministro Jervolino. Ripeto, è bello realizzare la sicurezza nella circolazione ma è altrettanto necessario tutelare le esigenze economiche di milioni di cittadini.

Per questo è necessario che ci vengano forniti tutti i dati necessari a metterci nelle condizioni di superare questa difficoltà.

Penso anche che, ove il Governo lo ritenga opportuno, il problema potrebbe essere risolto riducendo il limite minimo di usura, portandolo, ad esempio, a millimetri 0,50, o ad altro limite, che sia però sempre compatibile con la sicurezza di circolazione e che si presenti più vantaggioso nei confronti delle possibilità economiche del contribuente.

Detto questo, devo fare un'altra osservazione nei riguardi del primo comma, dove si dice che l'altezza non inferiore ad 1 millimetro è misurata in qualsiasi punto.

Faccio rilevare che questa norma, se venisse approvata comporterebbe un vero « spreco » di materiale. Infatti sappiamo che, per una serie di circostanze, un pneumatico può presentare, in un punto determinato, un'usura maggiore a quella voluta dalla legge senza che con questo sia compromessa minimamente la sicurezza della strada.

Per questi motivi proporrei di sopprimere, puramente e semplicemente, le parole « misurata in qualsiasi punto » o, se questo non è possibile ai fini della sicurezza, di far riferimento ad un punto che sia veramente indicativo della pericolosità della usura.

Ancora un'altra osservazione devo muovere nei riguardi del comma dell'emendamento dove si dice che le disposizioni precedenti non si applicano se gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori ed i filoveicoli non

possono, per costruzione, superare i 20 chilometri orari e che i pneumatici montati su detti veicoli e sui loro rimorchi non debbono mostrare le tele della carcassa.

Faccio infatti rilevare che la disposizione è valida per i soli ciclomotori, perché tanto gli autoveicoli che i filoveicoli devono superare i 20 chilometri. Sarebbe quindi preferibile dire che le disposizioni precedenti non si applicano ai ciclomotori ed eventualmente agli autoveicoli ed ai filoveicoli se questi per costruzione, non superano i 20 chilometri orari.

È detto poi che i pneumatici montati su tali veicoli non debbono mostrare le tele della carcassa.

Questa disposizione è pleonastica. Infatti, già per le vigenti norme, è vietata la circolazione con pneumatici che mostrino la tela della carcassa. Con questa norma non si farebbe altro che creare confusione.

Per quanto infine riguarda la terminologia che viene usata, faccio presente che le parole lesioni ed abrasioni vengono usate, nel codice penale e nel linguaggio giuridico corrente, in riferimento al corpo umano e mai in riferimento ad oggetti materiali. Sarebbe pertanto opportuno sopprimerle, lasciando il termine « lacerazioni ».

Inoltre, a mio avviso, è necessario eliminare le parole « le lesioni di scarsa entità », sia perché bisognerebbe dire « lacerazioni » sia perché la disposizione è pleonastica, in quanto, anche questo caso è previsto dal Codice della strada.

Nel comma successivo si dice che il cerchione delle ruote applicate sui veicoli sopra ricordati, non deve presentare rilevanti deformazioni soprattutto ai bordi, né crepe sul corpo del cerchione stesso.

Questa disposizione è discutibile. Infatti, molte volte un cerchione può subire delle deformazioni, le quali però non costituiscono pericolo alcuno per la sicurezza della circolazione, se non incidono sulla possibilità di movimento, cioè sulla sicurezza di movimento del veicolo.

Ora, se con questa disposizione si vuol dire che i cerchioni devono essere funzionali, è inutile perché tutto questo è previsto nel codice della strada; se, invece, si tende a togliere dalla circolazione cerchioni per il solo fatto che presentino delle deformazioni, la cosa non ha senso perché, ripeto, vi sono dei cerchioni, che pur avendo delle crepe o deformazioni sono egualmente funzionali. Il concetto pertanto dovrebbe essere di pura funzionalità. Si dovrebbe far sì che il cer-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 GIUGNO 1965

chione sia funzionale e corrisponda ai dettami previsti dal codice della strada.

Faccio poi rilevare, che vi è identità tra quanto disposto nel primo, terz'ultimo e penultimo comma dello emendamento proposto dall'onorevole Amodio e l'articolo 50 del codice della strada. Sorge quindi la domanda: in questo provvedimento che cosa c'è di nuovo? C'è di nuovo semplicemente il voler fissare, con una norma di legge, il criterio di usura del battistrada. Su questo punto non sono per nulla tranquillo. Non si tratta più di formulazione lessicale, ma di formulazione tecnica. Vorrei pertanto che, o il rappresentante del Governo, o il Relatore ci fornissero dei dati (anche in relazione a quanto è stato elaborato dai tecnici ai quali prima si è accennato), tali da darci la necessaria tranquillità per approvare la misura stabilita nel presente provvedimento.

PRESIDENTE. Ho il dovere di ricordare alla Commissione che su questo provvedimento, fin da quando fu presentato, c'è stata tutta una letteratura di stampa (nell'arco che va dall'estrema destra all'estrema sinistra) che ne ha invocato sollecita approvazione.

In fondo, la proposta di legge Foderaro non tende altro che a chiarire l'articolo 50 del codice della strada, sostituendolo con un altro più esplicativo. Questo dovrebbe indurre la Commissione ad una maggior serenità.

Vorrei pregare il Relatore di portare qualche altra argomentazione che chiarisse le perplessità avanzate dall'onorevole Santagati, il quale non è contrario, ma ha chiesto delle precisazioni, specialmente per quanto riguarda i cerchioni.

SANTAGATI. Ho semplicemente fatto presente che parlare di deformazioni costituisce un'« indeterminatezza » di linguaggio e che sarebbe opportuno sostituire questi termini con un criterio generico quale quello della « funzionalità » del cerchione.

Per quanto, poi, riguarda il limite minimo di usura dei pneumatici ho chiesto di ridurlo ulteriormente, onde evitare che dopo approvato il provvedimento un gran numero di cittadini debba cambiare i pneumatici ai propri veicoli.

PRESIDENTE. Praticamente, onorevole Santagati, lei ritiene che l'articolo originario del provvedimento sarebbe più idoneo?

SANTAGATI. L'articolo 50 del Codice della strada potrebbe rimanere tal quale, con l'aggiunta di questa norma protettiva relativa al battistrada. In effetti, l'articolo 50 regola già armonicamente tutta la materia.

FODERARO. La proposta di legge si propone il fine esclusivo di evitare che si circolino con pneumatici lisci. Tutti siamo a conoscenza delle tragedie stradali che si verificano continuamente per questa causa. Quando un pneumatico si considera liscio? Quando manca dei rilievi. Pertanto, bisogna fissare un rilievo minimo. L'onorevole Santagati sostiene che si può scendere al di sotto di un millimetro. Il massimo da cui si parte sono cinque millimetri; quando si sono consumati quattro millimetri, a meno che non si voglia camminare con i pneumatici completamente lisci, bisogna lasciare il minimo di un millimetro! Non abbiamo fissato noi questa misura: in tutte le direttive C.E.E. ed O.N.U. si menziona sempre il minimo di un millimetro. Al di sotto di questa misura noi abbiamo consentito che si vada per i ciclomotori, i cui pneumatici partono da due millimetri. L'usura è, evidentemente, per essi più scarsa.

Ad ogni modo, sono favorevole a qualunque modifica venga apportata, dal Relatore o dai colleghi, alla proposta di legge, purché essa raggiunga il suo scopo primario.

Se il collega Santagati desidera sopprimere, al secondo comma, le parole: « su tutta la larghezza », io non mi oppongo. Egli, inoltre, critica il termine: « lesioni », che appare nel quarto comma. Benché io desideri precisare che nel linguaggio ufficiale i tagli delle gomme si chiamano lesioni, pure non mi oppongo a che il termine criticato sia soppresso.

SANTAGATI. Si potrebbe lasciare il termine: « lesioni », ma togliere il termine: « abrasioni ».

AMODIO, *Relatore*. Dissento da questa richiesta, poiché il termine: « abrasioni » è di uso corrente.

FODERARO. Resta da considerare un solo punto. L'onorevole Santagati chiede di evitare tutta la casistica e di limitarsi a stabilire che le gomme siano funzionali. Egli evidentemente non circola, poiché sarebbe stato certamente fermato dalla polizia stradale che indaga sullo stato delle gomme. Ecco, dunque, la necessità di fornire dei criteri precisi di valutazione. Introducendo il concetto di funzionalità delle gomme, non si evita l'incertezza di soggettive valutazioni.

SANTAGATI. L'unico punto che mi interessa è quello che attiene al pneumatico liscio. Dobbiamo insistere sulla misura di un millimetro, e sulla frase: « misurata in qualsiasi punto » che appare nel secondo comma?

CATELLA. Vorrei aggiungere che tutte le pubblicazioni tecniche si pronunciano a favore della prescrizione di questo millimetro. Per i pneumatici degli automezzi, carri pesanti, eccetera, il millimetro rappresenta un residuo che viene considerato accettabile ma al di sotto del quale non si può andare. Inoltre, quando vi è stata usura di circa cinque millimetri, evidentemente anche le tele interne hanno risentito di tale riscaldamento e di tali fatiche che si rende opportuno radiare i pneumatici.

Mi trova favorevole la proposta di stabilire la misura di 0,5 millimetri per i ciclomotori la cui usura dei pneumatici è infinitamente inferiore.

A mio parere il millimetro va considerato su tutta la superficie. Un pneumatico che, in conseguenza di una frenata od altro, abbia riportato una abrasione tale da pregiudicare una fetta di battistrada in corrispondenza anche di un solo punto, non può ritenersi idoneo.

SANTAGATI. Nella proposta si parla di « fascia battistrada » e, poi, di « tutta la superficie di rotolamento ». Il principio è stabilito: non occorre affermare: « misurata in qualsiasi punto ».

AMODIO, *Relatore*. Non sono favorevole alla soppressione delle parole: « abrasioni » e: « tutta la superficie di rotolamento ».

Voglio ricordare che io ero favorevole a rimandare la discussione della presente proposta di legge, onde abbinarla a tutte le altre proposte concernenti la riforma del Codice della strada. Tuttavia, il nostro Presidente, nella sua saggezza, ha ritenuto opportuno trattarla prima dell'estate.

PRESIDENTE. Infatti, durante l'estate aumenta la percentuale di incidenti mortali sulle strade.

AMODIO, *Relatore*. A molte delle osservazioni fatte dal collega Santagati dovrei rispondere con molte delle considerazioni svolte nella seduta del 19 maggio scorso.

Per quanto riguarda la parte più squisitamente tecnica già da allora mi ero sentito in dovere di ascoltare comitati tecnici ed anche l'A.C.I. Non sto a ripetere quello che è stato detto il 14 aprile dai membri del Comitato degli esperti dell'O.N.U.

A Torino è stata svolta una relazione assai consistente dal sottocomitato di studio, presenti persone che dal punto di vista della esperienza in materia di viabilità credo ci possano dare informazioni preziose; presiedeva l'ingegner Canestrini che in materia di circolazione credo faccia testo.

Ho tenuto conto di queste conclusioni ed ho presentato l'emendamento, pregando lo onorevole Foderaro di accoglierlo e questi lo ha accolto quasi integralmente.

Non posso accettare la riduzione dell'altezza del battistrada a mm. 0,5, accolgo la proposta dell'onorevole Franco di ridurre la misura dell'ammenda fissata per i motoveicoli stabilendo un minimo di lire 2.000 ed un massimo di lire 5.000 ed accetto senz'altro la proposta di eliminare, al sesto comma dell'articolo unico, il riferimento ai ciclomotori per quanto riguarda le sospensioni elastiche.

Ringrazio gli onorevoli Catella e Crocco per i chiarimenti che hanno dato nei loro interventi.

SANTAGATI. Gli onorevoli colleghi sostengono che per quanto riguarda l'usura del battistrada la misura di un millimetro di altezza costituisce un limite invalicabile; ho saputo, invece, da tecnici che non si tratta di un limite invalicabile. Se la Commissione consente, nella prossima seduta porterò con me una relazione di tecnici contenente tutti gli elementi necessari per stabilire se un millimetro sia la misura invalicabile ai fini di assicurare la tranquillità della circolazione stradale. Questo è il punto fondamentale; per tutto il resto si può, di comune accordo, trovare il testo più idoneo e proficuo.

Comunque, non possiamo votare, perché non siamo in numero legale. Se il Presidente è d'accordo e la Commissione lo ritiene potremmo rinviare, con l'intesa che nella prossima seduta porterò i dati tecnici relativi alla fondatezza, o meno, della tesi sostenuta dai colleghi.

PRESIDENTE. Vi è una proposta di rinvio della discussione presentata dall'onorevole Santagati.

Vorrei conoscere in merito, e sul nuovo testo presentato dal Relatore il parere del Governo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In relazione alle osservazioni fatte dall'onorevole Santagati che ha lamentato che si debbano ripetere delle norme contenute nei commi già esistenti dell'articolo 50, vorrei soltanto rilevare che ci siamo trovati d'accordo con il Relatore ed il proponente nel presentare ed approvare un articolo nel suo complesso anche a costo di ripetere invariate norme esistenti dell'articolo 50.

Per quanto riguarda la questione del battistrada vorrei dire all'onorevole Santagati che il Ministero si è trovato d'accordo nel

prescegliere questo criterio di determinazione e delimitazione dell'altezza non inferiore ad un millimetro, perché è sembrato che non vi sia altra possibilità di scelta per stabilire in modo chiaro e preciso quale sia il criterio da seguire per accertare se il pneumatico sia, o meno, liscio e sia più, o meno, pericoloso.

L'accettazione della proposta è stata fatta, senza alcuna obiezione in contrario, anche al Convegno degli ingegneri della motorizzazione tenutosi a Napoli.

Al quarto comma concernente le lesioni e lacerazioni dei pneumatici proporrei di sopprimere l'ultima frase: « le lesioni di scarsa entità o puntiformi non sono considerate dal presente comma », in quanto mi sembra che essa costituisca una specificazione pleonastica. Il contenuto del comma precisa sufficientemente i criteri che devono essere seguiti quando dice: « Nessun pneumatico... deve presentare sulla fascia battistrada o sui fianchi, delle lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela »

FRANCO RAFFAELE. E' meglio essere chiari.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'ultima frase potrebbe essere soppressa perché, a giudizio del Ministero, il contenuto di tutto il resto del comma è sufficiente a rendere il criterio che è a base della norma.

Per quanto riguarda le disposizioni penali sono d'accordo con la proposta dell'onorevole Franco di ridurre la misura della ammenda, stabilita per i motoveicoli e i ciclomotori, da lire 4.000 (limite minimo) a lire 2.000 e da lire 10.000 (limite massimo) a lire 5.000.

Sopprimerei, quindi, il penultimo comma, lascerei invariato l'ultimo comma e aggiungerei, a questo, che per i ciclomotori l'ammenda va da lire 2.000 a lire 5.000.

Devo anche dichiarare che non mi oppongo all'ultima precisazione che è stata fatta nei riguardi dell'altezza minima del pneumatico, per quanto riguarda la categoria dei ciclomotori, nel senso di ridurre il limite a 0,50 millimetri.

Per quanto riguarda il rinvio mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Santagati, insiste sulla proposta di rinvio?

SANTAGATI. Sono costretto ad insistere sulla mia proposta di rinvio, non già per ostruzionismo o per ritardare l'approvazione del provvedimento, ma perché desidero avere i dati necessari a dimostrare la non necessità del limite di 1 millimetro per la sicurezza della circolazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, se non vi sono obiezioni, può rimaner stabilito di rinviare ad altra seduta la discussione del provvedimento, onde consentire all'onorevole Santagati l'acquisizione dei dati tecnici che egli ha definito indispensabili.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione: Proposta di legge d'iniziativa dei deputati Curti Aurelio ed altri: « Norme concernenti l'aeroporto di Torino-Caselle » (791).

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione: Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Bianchi Gerardo, Calvaresi, Canestrari, Catella, Cavallaro Nicola, Colasanto, Crocco, De Capua, Degli Esposti, Fiumanò, Franco Raffaele, Giachini, Giglia, La Bella, Mancini Antonio, Marchesi, Pirastu, Rubeo, Sammartino, Santagati, Speciale e Veronesi.

È in congedo: Sinesio.

La seduta termina alle 12,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI