

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

XXXII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GIUGNO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE	PAG.	PAG.
		<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>
		Modificazioni alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1685) . . . . . 300
		PRESIDENTE . . . . . 300, 301, 304
		COLASANTO, <i>Relatore</i> . . . . . 300, 303
		MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . . 300, 302
		DEGLI ESPOSTI . . . . . 301, 304
		BIANCHI GERARDO . . . . . 302, 303
		DI PIAZZA . . . . . 302, 304
		SANTAGATI . . . . . 304
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 304
		<hr/> <b>La seduta comincia alle 10,15.</b>
		AMADEI GIUSEPPE, <i>Segretario</i> , dà let- tura del processo verbale della seduta pre- cedente. . . . .
		(È approvato).
		<b>Comunicazione del Presidente.</b>
		PRESIDENTE. Il deputato Foderaro in- terviene senza voto deliberativo, a norma dell'articolo 39 del Regolamento della Ca- mera, per la discussione della sua proposta di legge n. 1452, oggi all'ordine del giorno.
<b>Comunicazione del Presidente:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	291	
<b>Proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>		
FODERARO ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Pre- sidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1452) . . . . .	292	
PRESIDENTE . . . . .	292, 293, 294, 295	
AMODIO, <i>Relatore</i> . . . . .	292, 294, 295	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	293, 294, 295	
SANTAGATI . . . . .	294, 295	
FODERARO . . . . .	294, 295	
DEGLI ESPOSTI . . . . .	294, 295	
<b>Proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>		
COLASANTO ed altri: Provvidenze finan- ziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202) . . . . .	296	
PRESIDENTE . . . . .	296, 300	
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i> . . . . .	296, 297	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	297	

**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, iniziata nelle sedute del 19 maggio e del 16 giugno, della proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro, Caiazza, Sammartino, Marzotto, Bima, Bartole, Spinella, Gasco, Origlia, Helfer, Napolitano Francesco, Buffone, Nucchi, Bianchi Gerardo, Franzo e Simonacci: « Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che l'onorevole Relatore Amodio ha proposto un articolo integralmente sostitutivo.

AMODIO, *Relatore*. Nella scorsa seduta l'onorevole Santagati ha fatto delle osservazioni sul testo da me proposto, anzi, direi — se me lo consente — un po' troppe osservazioni; però stamane, prima di riunirci, mi ha fatto osservare che si potrebbe trovare un accordo attraverso un emendamento al secondo capoverso dell'articolo sostitutivo. A detto capoverso è detto: « La fascia battistrada di ogni pneumatico... deve presentare ben visibili i rilievi su tutta la larghezza e per tutta la superficie di rotolamento e, comunque, per una altezza non inferiore ad un millimetro misurata in qualsiasi punto »; egli propone di sostituire la parte finale con le seguenti parole: « per un'altezza non inferiore ad un millimetro misurata sulla parte che aderisce alla carreggiata stradale ».

Questa modifica l'accetto senz'altro.

L'onorevole Santagati propone, inoltre, di aggiungere alla fine del quarto capoverso: « Sono esclusi i rimorchi trainati da animali ». Anche su questa proposta non ho nulla da osservare, in quanto viene a sanare una lacuna.

L'onorevole Sottosegretario propone di unificare nell'ultimo comma, le norme sanzionatorie, con la soppressione del penultimo comma, e di aggiungere all'ultimo comma, dopo le parole: « non siano conformi alle disposizioni, le parole: « stabilite nel presente articolo ».

Personalmente, poi, propongo di sostituire la prima parte dell'ultimo comma: « Chiunque cerchi con un veicolo nel quale i pneu-

matici ed i cerchi o sistemi equivalenti manchino o... », con le seguenti parole: « Chiunque cerchi con un veicolo nel quale manchino i pneumatici ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti.

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

Passiamo all'esame dell'articolo unico. Do lettura dell'articolo sostitutivo proposto dal Relatore e fatto proprio dal proponente il progetto di legge:

« 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 misurati 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.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1965

Chiunque circoli 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 circoli con un veicolo nel quale i pneumatici ed i cerchi o sistemi equivalenti manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal regolamento, ovvero circoli 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 ».

Alla parte iniziale, compreso il primo capoverso, non sono stati presentati emendamenti.

La pongo in votazione.

(È approvata).

Passiamo al secondo capoverso. Oltre all'emendamento dell'onorevole Santagati testé illustrato dal Relatore e da questi accettato, vi è un altro emendamento proposto dall'onorevole Di Franco Raffaele, rivolto a ridurre a millimetri 0,50 il limite dell'altezza minima dei rilievi della fascia battistrada dei ciclomotori, emendamento anche questo accolto dal Relatore.

Do lettura del secondo capoverso, che con gli emendamenti proposti dagli onorevoli Franco Raffaele e Santagati, risulta così formulato:

« La fascia battistrada di ogni pneumatico montato su autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi deve presentare ben visibili i rilievi sulla larghezza e per la superficie di rotolamento e comunque per un'altezza non inferiore ad un millimetro, misurata sulla parte che aderisce alla carreggiata stradale. Per i ciclomotori l'altezza minima è ridotta a millimetri 0,50 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura del terzo capoverso, che con l'emendamento proposto dall'onorevole Santagati e accolto dal Relatore, risulta così formulato:

« 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. Sono anche esclusi i rimorchi trainati da animali ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato)

Do lettura del quarto capoverso.

« 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 ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero dichiarare che ritiro l'emendamento, da me presentato nella precedente seduta, soppressivo dell'ultimo periodo di questo comma.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il capoverso.

(È approvato).

Do lettura del quinto capoverso:

« 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 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura del sesto capoverso:

« 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 trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide ».

L'onorevole Franco Raffaele ha presentato un emendamento soppressivo della parola « ciclomotori ».

Pongo in votazione il mantenimento della parola « ciclomotori ».

(Non è approvato).

L'emendamento soppressivo s'intende quindi approvato.

L'onorevole Sottosegretario propone di aggiungere, dopo le parole « dal Ministero dei trasporti », le parole « e dell'aviazione civile ».

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1965

Pongo in votazione tale emendamento aggiuntivo.

(È approvato).

Il sesto capoverso risulta così formulato:

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura del penultimo capoverso:

« Chiunque circoli 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 mila fino ad un massimo di lire 10 mila;
- b) per gli autoveicoli, per i filoveicoli e i rimorchi da lire 10 mila a lire 40 mila ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A mio avviso, come ho già detto, è opportuno sopprimere questo comma, in quanto nell'ultimo comma sono largamente previste tutte le infrazioni alle precedenti disposizioni. Confermo quindi la proposta di unificare la norma sanzionatoria nell'ultimo comma.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento del penultimo capoverso, di cui il Sottosegretario propone la soppressione.

(Non è approvato).

Pertanto s'intende approvato l'emendamento soppressivo proposto dal Governo.

Passiamo all'ultimo capoverso. Il deputato Franco Raffaele ha proposto di ridurre il limite massimo dell'ammenda per i ciclomotori a lire 5 mila.

AMODIO, *Relatore*. A mio avviso sarebbe opportuno inserire anche un comma che ammetta pure per queste nuove ammende la oblazione ai sensi dell'articolo 138 del codice della strada, che dispone: « Nelle contravvenzioni, previste dalle presenti norme, per le quali è stabilita la sola pena dell'ammenda fino a lire 10 mila, 20 mila, 40 mila o 50 mila, il contravventore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta la contravvenzione la somma, rispettivamente, di lire mille, 3 mila, 5 mila e 6 mila, quando sia condu-

cente di veicolo a motore, e di lire 500, mille, 2 mila o 3 mila negli altri casi ».

SANTAGATI. L'onorevole Relatore ha citato l'articolo 138. Lo vogliamo richiamare anche per queste violazioni?

AMODIO, *Relatore*. Mi sembra ovvio. Se l'oblazione è ammessa per tutti gli altri tipi di contravvenzioni è chiaro che debba essere consentita anche per queste. Potremmo dire: « Anche per le contravvenzioni di cui all'articolo 50 il contravventore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta la contravvenzione la somma di lire... ».

SANTAGATI. Io proporrei allora: « È ammessa l'oblazione ai sensi dell'articolo 138 ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo per il richiamo all'articolo 138 relativo alla oblazione.

FODERARO. La formulazione dell'ultimo comma potrebbe essere la seguente: « Chiunque circoli con un veicolo nel quale manchino i pneumatici ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti non siano conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento, ovvero circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che non siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5 mila a lire 20 mila, restando sempre fermo l'articolo 138 del codice della strada ».

Vale a dire, queste sono le pene, ma è sempre ammessa l'oblazione. Proporrei, inoltre, di aggiungere il seguente comma: « Per i motoveicoli e i ciclomotori la pena è ridotta da un minimo di lire 2 mila ad un massimo di lire 5 mila ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei fare una osservazione di carattere puramente formale. Proporrei che, all'ultimo capoverso dell'articolo, alle parole: « ...è punito con l'ammenda di lire 5 mila a lire 20 mila » facessimo seguire l'altra norma sanzionatoria: « Per i motoveicoli e i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 2 mila a lire 5 mila ».

La disposizione relativa all'oblazione dovrebbe costituire un altro comma, l'ultimo: « È ammessa l'oblazione ai sensi dell'articolo 138 ».

DEGLI ESPOSTI. Vorrei fare un'osservazione: com'è possibile fissare la misura minima dell'ammenda in 2 mila lire per i motocicli e in 5 mila per le auto e gli autocarri?

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1965

Non vi è un rapporto equo, anche per le conseguenze che il non rispetto di queste norme può determinare: se scoppia la gomma di una motocicletta si potrà avere la morte del conducente, ma dallo scoppio della gomma di un'automobile o di un autocarro potrà, invece, derivare la morte di molte persone.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si tratta di misure minime.

DEGLI ESPOSTI. Il minimo è sempre un punto di riferimento, dobbiamo, quindi, modificare il rapporto tra 2 mila e 5 mila: o si abbassa il minimo di 2 mila, mantenendo il limite di 5 mila, o si aumenta quello di 5 mila mantenendo il limite di 2 mila.

PRESIDENTE. Le norme penali — mi dicono gli insigni giuristi che sono tra noi — non seguono sempre il criterio del costo del prodotto.

DEGLI ESPOSTI. Non mi riferisco al costo del prodotto, ma al rischio di vite umane.

AMODIO, *Relatore*. Questo non si può stabilire *a priori*; comunque, se vogliamo apportare ulteriori modifiche, apportiamole!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lasciamo ampia discrezionalità al giudice. Per le auto e gli autocarri, dato che il limite massimo è di 40 mila lire, sarei del parere di lasciare il minimo a 5 mila lire.

DEGLI ESPOSTI. Allora dovremmo fissare un minimo di lire 500 per i motocicli.

FODERARO. Aderisco alla tesi dell'onorevole Degli Esposti. Esiste una sperequazione tra i due minimi di lire 2 mila per i ciclomotori e di lire 5 mila per gli autoveicoli, e quindi anche per gli autotreni.

SANTAGATI. Poniamo per i motocicli un minimo di lire mille ed un massimo di lire 5 mila.

FODERARO. E forse questa la tesi migliore: lasciare invariato il minimo di lire 5 mila per gli autoveicoli abbassando il minimo per i motocicli.

PRESIDENTE. Il Relatore ha proposto anche di sostituire, dopo le parole: « nel quale », le parole: « ...i pneumatici ed i cerchi o sistemi equivalenti manchino... », con le seguenti: « manchino i pneumatici ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti ».

A sua volta, l'onorevole Sottosegretario propone di aggiungere, dopo le parole: « ...alle disposizioni stabilite dal regolamento », le parole: « e dal presente articolo ».

Porrò in votazione l'ultimo comma per divisione.

Se non vi sono obiezioni, pongo in votazione la prima parte dell'ultimo comma, con le modifiche proposte dal Relatore e dal Governo:

« Chiunque circoli con un veicolo nel quale manchino i pneumatici ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti non siano conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento, ovvero circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con la ammenda... ».

(È approvata).

FODERARO. Proporrè di fissare, per i veicoli in generale, l'ammenda nella misura di un minimo di lire 5 mila e di un massimo di lire 20 mila. Per i motoveicoli e i ciclomotori fissiamo, invece, l'ammenda da lire mille a lire 5 mila.

DEGLI ESPOSTI. Manteniamo lo stesso parametro 1 a 5 e quindi l'ammenda da 5.000 a 25.000 lire per i veicoli diversi dai motoveicoli e ciclomotori.

PRESIDENTE. L'onorevole Degli Esposti propone di sostituire le parole « ...da lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre: « ... da lire 5.000 a lire 25.000 ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è d'accordo.

FODERARO. Anch'io sono d'accordo.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni pongo in votazione la seconda parte dell'ultimo capoverso, che secondo gli emendamenti proposti dall'onorevole Degli Esposti, assume la seguente formulazione:

« Da lire 5.000 a lire 25.000; per i motoveicoli e i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1000 a lire 5000 ».

(È approvata).

Do lettura del comma aggiuntivo proposto dal relatore, nella formulazione dell'onorevole Santagati:

« È ammessa l'oblazione ai sensi del successivo articolo 138 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A seguito delle modifiche apportate, l'articolo unico pertanto risulta così formulato:

« L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stra-

dale, 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, filoveicoli e rimorchi deve presentare ben visibili i rilievi sulla larghezza e per la superficie di rotolamento e comunque per un'altezza non inferiore ad un millimetro misurata sulla parte che aderisce alla carreggiata stradale. Per i ciclomotori l'altezza minima è ridotta a millimetri 0,50.

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, sono anche esclusi i rimorchi trainati da animali.

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 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 e dell'aviazione civile l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circoli con un veicolo nel quale manchino i pneumatici ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti non siano conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento, ovvero circoli 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 mila a lire 25 mila; per i motoveicoli e i ciclomotori si applica l'ammenda da lire mille a lire 5 mila.

È ammessa l'oblazione ai sensi del successivo articolo 138 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Onorevoli colleghi, il provvedimento, di cui abbiamo votato l'articolo unico e che ci accingiamo a votare a scrutinio segreto è di grande importanza e sento il dovere di esprimere un ringraziamento particolare al relatore, onorevole Amodio, che ha studiato con tanta cura il problema e che ha redatto il nuovo testo della proposta di legge che è stato discusso dalla Commissione ricevendone la pressoché integrale approvazione. La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento della proposta di legge.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

#### **Discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Colasanto ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Colasanto, Camestrari, Amadei Giuseppe, Reale Giuseppe, De Capua, Alba, Cavallaro Nicola, Sinesio, Iozzelli, Amodio, Mancini Antonio, Sammartino: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri.

Il Relatore, onorevole Mancini Antonio, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. La proposta di legge in esame vuole regolare nel complesso la materia della costruzione e dell'assegnazione di alloggi al personale in attività di servizio presso l'amministrazione delle ferrovie, senza per altro sostituirsi al programma della GES.C.A.L., che, essendo basata sui contributi versati dai lavoratori, deve continuare a svolgere con efficacia la sua azione anche nei riguardi dei ferrovieri.

La proposta di legge prevede norme per la costruzione di alloggi che, pur rientrando nelle norme generali sugli alloggi popolari per quanto riguarda le modalità di riscatto, sono costruiti al fine di andare incontro alle esigenze di movimento e di assegnazione del personale nelle località più disagiate.

Si prevede l'elaborazione di un piano decennale da parte dell'amministrazione delle

ferrovie dello Stato e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio di amministrazione, per la costruzione di alloggi da localizzare nelle sedi ferroviarie nelle quali l'esigenza di personale è più sentita e dove la deficienza di alloggi di altra natura è più viva.

Non si prevedono contribuzioni particolari a carico del personale delle ferrovie e neppure impegni finanziari notevoli a carico del bilancio del Ministero dei trasporti o dell'Azienda autonoma delle ferrovie; la proposta di legge vuole superare e completare la legge 14 febbraio 1963, n. 60.

I fondi disponibili per la realizzazione di questo programma, la cui iniziativa rimane affidata al Ministero dei trasporti, sono dati da un fondo che si chiama globale o di rotazione, cui affluiscono i seguenti proventi:

Un miliardo annuo a carico del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; ed è questo l'unico apporto effettivo e diretto che impegna il bilancio delle ferrovie. Si ritiene, però, dai proponenti — e ritengo che la loro tesi sia fondata — che, realizzando questo piano si otterranno delle economie sulle indennità di missione dei dipendenti, che si devono concedere al personale trasferito per il periodo di prima sistemazione, che sono non indifferenti e devono essere corrisposte per un periodo più o meno lungo a seconda che il dipendente trovi o meno l'alloggio nella nuova sede; si ritiene, dicevo, che tali economie consentiranno di risparmiare questo miliardo, almeno mediamente nell'arco del decennio.

Cinque miliardi sono ricavati dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, che ha previsto un programma di costruzioni di alloggi di servizio ed anche non di servizio per i dipendenti delle ferrovie; questa legge ha stanziato 40 miliardi di cui, appunto, 5 miliardi destinati agli alloggi non di servizio.

In più, dovrebbero affluire a questo fondo tutti i proventi dei riscatti degli alloggi, eseguiti in base al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2; nonché le quote versate dagli assegnatari degli alloggi costruiti via via che il piano riceverà applicazione, quote che andranno a reintegrare totalmente il fondo anche per quanto riguarda le quote d'interessi, in quanto è previsto anche un concorso dell'amministrazione ferroviaria nel pagamento degli interessi su ciascun mutuo.

Infine altre somme potranno affluire se è accettata la proposta di autorizzare l'amministrazione ferroviaria a vendere i relitti

di terreni non utilizzabili ai fini dell'esercizio ferroviario, devolvendo il ricavato alla costruzione di alloggi popolari. Credo che quest'ultima proposta di allineare una parte del demanio ferroviario che non sia impegnato per esigenze di funzionamento delle ferrovie, considerato l'altissimo fine della legge ed anche l'effettivo beneficio che potrà derivare all'esercizio delle ferrovie da un programma organico e completo di costruzione di case, sia pienamente giustificata.

Di queste somme la prima che sarà disponibile sarà costituita dalla quota dei 5 miliardi di cui alla legge del 1962, che non potranno essere impiegati tutti in un anno; successivamente dovremmo avere i proventi del riscatto degli alloggi ed il ricavato dell'eventuale vendita di aree demaniali non utilizzabili e, successivamente, le quote di rimborso del capitale e degli interessi; le quote dovrebbero affluire in misura crescente in modo che questo programma possa autoincrementarsi nel tempo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Onorevole Mancini, mi sembra che abbia dimenticato che in questo fondo globale rientra il reintegro del fondo per ammortamento alloggi e per scomputo dei prestiti concessi per costruzione ed acquisto di alloggi.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Ho detto che tutte le quote versate dagli assegnatari vanno ad essere comprese in questo fondo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si tratta, comunque, di due cose diverse.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Per il primo anno — 1966 — di applicazione del piano decennale saranno disponibili, secondo le previsioni dei proponenti, che io accetto, due miliardi; avremo disponibili 5,5 miliardi nel 1967, 6 miliardi nel 1968, 6,5 miliardi nel 1969 e 7 miliardi nel 1970, per un totale di 27 miliardi per il primo quinquennio, somma che sarà senz'altro superata dalle disponibilità del secondo quinquennio, dato il congegno di finanziamento che ho esposto.

La proposta di legge dovrebbe successivamente essere rivista e forse prorogata — ma questo compito lo lasciamo agli eredi! — perché le quote di ammortamento sono previste per un tempo superiore al decennio e, quindi, le somme si renderanno disponibili anche per gli anni successivi all'arco dei dieci anni contemplato dalla proposta di legge.

Le somme disponibili nei due quinquenni, secondo la proposta in esame, vengono im-

piegate nel limite del 70 per cento per la concessione di mutui ai ferrovieri, singolarmente o associati in cooperative, per la costruzione e l'acquisto degli alloggi. I mutui sono concessi per importo pari all'85 per cento del costo degli alloggi, mentre il restante 15 per cento è a carico dei singoli assegnatari, i quali, però, ove non siano in grado di provvedervi, potranno ricorrere a forme particolari di prestito presso l'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni.

Il restante 30 per cento dovrebbe essere destinato in parte all'acquisto delle aree, ed in parte più cospicua al pagamento di quote degli interessi per un secondo lotto di case che dovrebbe essere realizzato con fondi messi a disposizione dall'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni; il tasso d'interesse dovrebbe essere calcolato nella misura del 3 per cento, l'ammortamento avrebbe durata ventennale.

A carico degli assegnatari le quote mensili previste sono le seguenti: per un appartamento di due vani ed accessori, circa 15 mila lire, per un appartamento di tre vani ed accessori circa 22 mila lire, e per un appartamento di quattro vani ed accessori circa 26 mila lire.

Sono cifre sensibili, ma non tali da non poter essere accettate dalle categorie interessate, tenuto conto della brevità del tempo di ammortamento (in genere le altre case di questo tipo popolare sono riscattate in 30 anni) e considerato che chi ha ottenuto in assegnazione un appartamento capitalizza una parte delle quote mensili.

La esecuzione del programma viene affidata agli Istituti autonomi delle case popolari ed all'I.N.C.I.S.; naturalmente, ove si costituissero cooperative che avessero l'attrezzatura necessaria per procedere in proprio all'appalto, viene consentita la costruzione diretta da parte delle medesime.

A fianco di questa prima massa di disponibilità — e quindi di questo primo sensibile gruppo di case popolari che si potrà costruire — la proposta degli onorevoli colleghi prevede l'utilizzazione delle riserve matematiche dell'Istituto nazionale di previdenza e credito delle comunicazioni relative alle assicurazioni sulla vita che questo Istituto pratica nell'ambito dell'amministrazione ferroviaria. In sostanza si propone di utilizzare i fondi previdenziali del personale, trasformandoli in beni reali — contro il rischio di svalutazioni — attraverso la costruzione di questi alloggi. Non si impone alcun rischio all'Istituto, ma una miglior salvaguardia dei

propri capitali. Non viene, infatti, in alcun modo, ad essere pregiudicato l'accrescimento dei beni reali che, di solito, questi istituti utilizzano come costituzione del fondo di garanzia per gli impegni futuri.

In questo caso l'Istituto nazionale previdenza e credito delle comunicazioni è autorizzato a concedere mutui in misura non superiore all'80 per cento del costo dell'alloggio, mentre il restante 20 per cento rimane a carico dell'aspirante assegnatario. In sostanza, nel caso di alloggi costruiti con i fondi del Ministero, la quota che viene anticipata raggiunge l'85 per cento, mentre in questo caso è di entità minore al fine di creare una differenziazione, poiché l'Istituto percepirà un tasso d'interesse pari al 3,50 per cento.

Con tale tasso di interessi è previsto l'intervento a carico del fondo di rotazione, di cui abbiamo già parlato, al fine di integrare la differenza e giungere alla percentuale del 6 per cento. Va ripetuto che il 30 per cento delle disponibilità del fondo di rotazione è infatti destinato ad integrare il tasso d'interesse corrisposto all'Istituto nazionale previdenza, poiché questo è — come ho detto — di entità inferiore al costo bancario del denaro, ed a provvedere all'acquisto di aree.

Le quote mensili di ammortamento dei prestiti concessi secondo questo sistema sono lievemente superiori a quelle fissate per il primo caso, ma in sostanza possono considerarsi simili, poiché la differenza deriva unicamente dal tasso d'interesse, che è del 3,50 per cento, invece che del 3 per cento.

L'ammortamento del mutuo ha anche in questo caso durata ventennale.

La proposta di legge prevede inoltre — ed è questa, a mio avviso, cosa egregia — che l'Istituto nazionale previdenza e credito delle comunicazioni possa impiegare, per il finanziamento di iniziative del genere, anche fondi provenienti da risparmi volontari dei ferrovieri; cioè si prevede che una parte dei risparmi versati presso l'Istituto possa essere impiegata a questo scopo. Dobbiamo ricordare che in molte città italiane sorgono villaggi ed anche singole case costruite ad iniziativa dei ferrovieri, i quali hanno spesso dato prova di una tenace volontà di risparmiare, che li ha resi, al termine della loro attività di servizio, proprietari di una piccola casa in periferia e di un piccolo podere. Noi ci auguriamo che questa tendenza al risparmio perduri ancora tra i dipendenti delle ferrovie.

La somma disponibile in questi cinque anni, secondo calcoli matematici, dovrebbe

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1965

essere pari a circa 10 miliardi che, aggiunti ai 27 miliardi calcolati sul fondo di rotazione per 5 anni, darebbero una disponibilità finanziaria di 37 miliardi.

La proposta di legge inoltre prevede (si tratta di una preoccupazione veramente encomiabile dei proponenti) il caso di coloro che, essendo assegnatari di alloggi di servizio, non potrebbero comunque fruire dell'assegnazione di questi alloggi di carattere popolare, che implicano l'obbligo dell'abitazione. Sarebbe difficile poter assegnare alloggi a coloro che devono fruire per 20 o per 30 anni di alloggi concessi dall'amministrazione in relazione alla particolare funzione svolta.

In questo caso il provvedimento prevede una forma di assicurazione, di carattere particolare, con l'Istituto nazionale previdenza e credito delle comunicazioni. Tale assicurazione sarebbe pagata dal ferroviere con una somma pari alla differenza fra il canone di affitto, che dovrebbe pagare se avesse un alloggio non di servizio, e l'importo del canone dell'alloggio di servizio, sicché essi sono posti, ai fini della spesa complessivamente, nella stessa condizione di coloro che hanno prenotato ed ottenuto un alloggio popolare, ma alla fine del servizio diventano assegnatari di un appartamento, cosa che renderebbe più tollerabile il danno del collocamento a riposo, che è grave per la differenza del trattamento economico, ma è ancora più grave in questo caso perché comporta la cessazione del beneficio dell'assegnazione semigratuita dell'alloggio.

L'assicurazione assume, per il periodo di servizio del dipendente, la particolare forma di un'assicurazione sulla vita con intervento dell'amministrazione; cioè, se il ferroviere prima del collocamento a riposo per un evento di qualsiasi natura (causa di servizio o no), morisse, il capitale assicurato sarebbe coperto anche per la parte non pagata.

L'amministrazione ferroviaria è autorizzata a stipulare con l'Istituto nazionale di previdenza e di credito delle comunicazioni una polizza collettiva di assicurazione per la costituzione di un fondo a favore di questa categoria di ferrovieri.

In tal modo coloro che abitano in alloggi di servizio sono posti nella condizione degli altri ferrovieri.

Non entro nel merito dei singoli articoli, ma desidero considerare una disposizione che ha sollevato la mia perplessità, cioè l'articolo 5, nel quale si dice che le case per i ferrovieri dovrebbero essere costruite sulle

aree fabbricabili previste dalla legge n. 167. A mio avviso, tale capoverso dev'essere modificato, poiché non in tutti i comuni sede di stabilimenti ferroviari esistono le aree di cui alla legge n. 167; ne deriverebbe che la costruzione di alloggi sarebbe limitata a quei centri di cospicua popolazione in cui si trovano le aree previste dalla legge n. 167. Sarebbe opportuno aggiungere le parole « ove queste esistano ».

Anche sull'articolo 6 ho delle perplessità, in quanto esso prevede la possibilità di vendita degli alloggi immediatamente dopo il trasferimento del dipendente delle ferrovie.

La costruzione di questi alloggi ha, in fondo, un'ispirazione analoga a quella che ha giustificato ed ha dato l'avvio ad una particolare forma di edilizia popolare negli ultimi tempi. Ora, per gli altri alloggi popolari, è sempre previsto che la vendita può avvenire dopo il decennio, ma che, in caso di trasferimento, l'alloggio può essere affittato anche prima dello scadere del decennio; nella proposta di legge in discussione, invece, è prevista la facoltà di vendita entro il decennio in caso di trasferimento. Per evitare che questa forma di risparmio che il ferroviere viene indotto a compiere possa essere dispersa, cioè in un certo senso per incoraggiare, e quasi costringere, il ferroviere a praticare questa forma di risparmio, sarei del parere di modificare l'articolo 6 nel senso di dire che gli alloggi possono essere venduti dopo 10 anni — disposizione comune a tutti gli alloggi popolari — e possono essere affittati nel tempo intermedio, prima dello scadere del decennio, quando il dipendente delle ferrovie sia trasferito e — aggiungerei — anche quando esso diventi beneficiario di un alloggio di servizio, cosicché non si abbia la perdita dell'assegnazione dell'alloggio quando, per esigenze della carriera, si debba avere un alloggio di servizio.

Concludendo, esterno il mio vivo plauso e un apprezzamento veramente sentito agli onorevoli Colasanto e Canestrari, che hanno formulato questa proposta di legge, (alla quale io ho semplicemente apposto la mia firma) perché essa, mentre evita gravi oneri finanziari a carico del bilancio dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è egualmente congegnata nella maniera più opportuna non al solo fine della costruzione degli alloggi nelle sedi di cui il Ministero riberrà di farla eseguire, ma in quanto si preoccupa anche, con alta sensibilità, dei casi particolarissimi di coloro che, essendo assegnatari di alloggi di servizio, nel corso della car-

riera non dovessero arrivare a completare il ciclo delle loro prestazioni di servizio, facendo in modo che si evitino le gravissime situazioni familiari e sociali che in tali casi veramente penosi talora si verificano.

PRESIDENTE Ringrazio l'onorevole Mancini per la sua relazione così ampia e così chiara su questa proposta di legge che tutti noi siamo ansiosi di esaminare. Non potremo, però, nella presente seduta concludere la discussione, in quanto non sono ancora pervenuti i pareri della V e della IX Commissione.

Sicché sono personalmente dell'avviso di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1685).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 26 marzo 1958, n. 425, relativa allo stato giuridico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Prima di dare la parola al relatore, onorevole Colasanto, vorrei ricordare agli onorevoli colleghi che sono state assegnate alla nostra Commissione, ma solo in sede referente, anche le proposte di legge Bianchi Gerardo ed altri (n. 708), Caiazza ed altri (n. 846), Amadei Giuseppe ed altri (n. 1256), Cappugi ed altri (n. 1440) e Degli Esposti ed altri (n. 2050), che vertono sulla stessa materia del disegno di legge che viene sottoposto oggi al nostro esame.

La nostra Commissione ha deliberato, a suo tempo, di chiedere alla Presidenza della Camera che anche queste cinque proposte d'iniziativa parlamentare le venissero deferite in sede legislativa; la Presidenza della Camera ha comunicato che attende, per decidere sull'assegnazione delle proposte in sede legislativa, il parere della I Commissione.

COLASANTO, *Relatore*. Io ritengo che sia giusto che tutte le altre proposte demandate alla nostra Commissione ed attinenti allo stesso argomento ci siano assegnate in sede legislativa: però, siccome l'iter di questi prov-

vedimenti si sta dilungando troppo ed i ferrovieri sono stanchi di attendere, se la Commissione che deve esprimere il parere continua a ritardarlo ulteriormente, per me, arrivo alla conclusione di esaminare di falto tutte le proposte di legge assegnate in sede referente ed in sede legislativa alla nostra Commissione aspettando ancora per un breve termine — poniamo di una settimana — i pareri prescritti, e procedendo poi considerando dette proposte come possibili emendamenti al testo governativo. Così nell'uno e nell'altro caso, cioè con o senza i pareri, opereremo in modo da tener conto del quadro complessivo di tutte le proposte assegnate alla nostra Commissione.

Se del caso, i pareri saranno chiesti nel testo da noi approvato con riserva.

PRESIDENTE. La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di legge governativo.

Delle altre proposte di legge, la V Commissione si è espressa sulla proposta di legge Cappugi ed altri n. 1440, dando parere favorevole, ma condizionato al fatto che la spesa sia contenuta nei limiti previsti dal disegno di legge n. 1685.

Onorevoli colleghi, ritengo che affrontare in questa sede l'esame di una materia così complessa non costituisca un lavoro fecondo e soprattutto produttivo. Non ritiene l'onorevole relatore che sia opportuno nominare un Comitato ristretto?

COLASANTO, *Relatore*. Ritengo che sia opportuno attendere qualche giorno in attesa che ci siano dati i pareri sulle altre proposte, dopodiché un Comitato ristretto potrebbe esaminare tutta la materia in questione, per sottoporre a questa Commissione, possibilmente, un testo unificato del disegno governativo e delle proposte d'iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Vorrei che la Commissione si impegnasse a terminare questo lavoro prima delle ferie estive, poiché sono giunte vive sollecitazioni da parte di ogni gruppo politico.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A mio avviso sarebbe opportuno procedere all'esame del disegno di legge governativo fissato all'ordine del giorno di questa Commissione in sede legislativa. Mi rendo conto che questo disegno di legge rappresenta un estratto del così detto quinto provvedimento, ma non posso non tenere presente che all'ampliamento o alla dilatazione dell'attuale testo si oppo-

gono molto decisamente i Ministeri del bilancio, del tesoro e della riforma.

Se continuassimo ad attendere il deferimento in sede legislativa delle proposte di legge che sono oggi solo in sede referente, credo che non otterremmo niente di sostanziale e non guadagneremmo neppure tempo. Infatti, il parere della V Commissione sulla proposta di legge Cappugi, per esempio, limita la sua portata e la rende inapprovabile, poiché quando si dice che non si fa opposizione all'approvazione della proposta di legge di iniziativa parlamentare a condizione che il volume globale della spesa sia contenuto nei limiti fissati per il disegno di legge governativo, si dice praticamente che di tale proposta di legge non se ne può fare niente.

È opportuno accontentarci, a mio avviso, di questo stralcio formulato dal Ministero dei trasporti, mandarne avanti l'esame ed ottenerne l'approvazione, in attesa di ottenere il consenso del Ministero del bilancio in ordine alle proposte di legge. Ma non si può rinviare ancora l'esame del disegno di legge, perché sono certo che la categoria dei ferrovieri, piuttosto che non ottenere alcun beneficio, finirà con l'accontentarsi delle norme di questo disegno di legge.

DEGLI ESPOSTI. Non intendo fare l'esame dei precedenti, anche se sono sconcertato dall'andamento delle cose in merito a questo progetto di legge. Credo tuttavia che sia doveroso da parte mia richiamare l'attenzione della Commissione sul cosiddetto quinto provvedimento. Si tratta di un progetto di legge che deriva da trattative molto lunghe, l'ultimo atto delle quali è rappresentato da un progetto di legge concordato tra i sindacati ed il Governo: il cosiddetto quinto provvedimento. Il Ministero dei trasporti, invece, è, poi, addivenuto alla elaborazione di un disegno di legge, che, quando ne abbiamo esaminato il contenuto, ci siamo poi accorti che contiene soltanto una centesima parte di quanto era stato concordato. Constatiamo quindi che si sono impiegati 19 mesi e mezzo per discutere e concordare con i sindacati quanto doveva contenere la nuova legge; si è impiegato un anno perché tale accordo a livello ministeriale giungessero all'esame del Parlamento, per vedere poi che, di tutto quanto era stato concordato, solo una centesima parte è compresa dal disegno di legge.

I sindacalisti, mediante gli amici che hanno in Parlamento, presentano proposte di legge che contengono alla lettera il comples-

so degli accordi raggiunti (mi riferisco alle proposte di legge Cappugi e Degli Esposti) e ci troviamo, invece, di fronte ad un ordine del giorno della discussione della nostra Commissione che contiene soltanto il disegno di legge governativo (parlo di 3 o 4 mesi fa). Logica voleva che tutti insieme ci adoperassimo affinché la discussione avvenisse contemporaneamente sulle due proposte di iniziativa parlamentare sopra richiamate e sul disegno di legge governativo. (Non parlo delle altre proposte di legge, in quanto affrontano solo aspetti marginali, in parte contenuti nell'accordo sindacale ed in parte no).

Non intendo indagare, ma solo constatare l'impossibilità di fare prevalere, in Parlamento, una soluzione logica di abbinamento di proposta di legge con un disegno di legge governativo.

Ci troviamo di fronte adesso ad una difficile situazione. Quel gruppo limitato di ferrovieri che troverà nel disegno di legge la realizzazione di quanto è stato concordato, ovviamente si lamenterà, perché il Parlamento, per tentare di fare rispettare tutto l'accordo sindacale, di fatto è sinora stato costretto a non discutere e a rinviare la approvazione anche di quei parziali riconoscimenti previsti dal disegno di legge governativo. Quei ferrovieri cui fa riferimento il disegno di legge se la prenderanno con i gruppi parlamentari, che hanno autorizzato a presentare quelle proposte di legge, e se la prenderanno con il Parlamento nel suo complesso ed in particolare con il Presidente di questa Commissione, che di fatto rinvia una qualsiasi soluzione da un mese all'altro. Si lamenteranno anche coloro che sono esclusi dal progetto governativo, ma che sono previsti dalle proposte di iniziativa parlamentare; si lamenteranno perché, nonostante che alcuni gruppi insistano, nonostante che il Presidente abbia riconosciuto la validità delle loro richieste, di fatto si rinvia tutto.

A questo punto mi domando se sia giusto attendere ancora il parere delle Commissioni I e V, che sappiamo tutti sarà negativo. Che cosa fare? Non sono d'accordo con nessuna delle proposte che sono state avanzate. Convegno con la costituzione di un Comitato ristretto, che abbia il compito di vedere che cosa si può fare, ma a condizione che esso presenti le sue conclusioni entro un termine di 6-7 giorni, e non oltre.

Se nella prossima seduta della nostra Commissione si constaterà che la I e la V Commissione non hanno dato il parere, si tra-

sformi da parte dei colleghi il contenuto delle proposte di legge in emendamenti formali. Su di essi ognuno voterà in modo autonomo e potremo così risolvere questa questione che non è giusto faccia decadere, in una categoria, il credito di cui godono il Parlamento, la nostra Commissione, il suo Presidente ed i suoi componenti.

Propongo — lo ripeto — che venga nominato un Comitato ristretto composto da 3-4 colleghi, ai cui lavori sarebbe auspicabile che partecipasse anche l'onorevole Sottosegretario; fra sette giorni questo Comitato ristretto riferirà alla Commissione sulle conclusioni cui sarà giunto. Se, per altro, i pareri prescritti non saranno stati ancora trasmessi si prenderà a base il disegno di legge governativo e ognuno di noi potrà presentare degli emendamenti ad esso; su questi emendamenti si voterà, troncando così questa situazione di cui io personalmente, come presumo lo sia anche il collega onorevole Cappugi, siamo veramente amareggiati.

BIANCHI GERARDO. Anche io sono proponente di una delle proposte di legge in materia, non della più importante, perché le più importanti sono le proposte dell'onorevole Cappugi — di cui sono secondo firmatario — e dell'onorevole Degli Esposti. Mi associo alla proposta di nominare un Comitato ristretto perché da questa situazione bisogna uscirne. Se l'onorevole Sottosegretario volesse, ufficialmente o meno, confortarci della sua presenza e del suo autorevole consiglio, ciò sarebbe di notevole aiuto per i nostri lavori. Comunque, non arriviamo alle ferie con il provvedimento ancora da approvare: io dico che l'attività parlamentare non dovrebbe essere sospesa, senza che la Camera abbia approvato il provvedimento.

Sono questi i motivi per cui mi associo alla proposta che è stata fatta; l'onorevole Cappugi, come componente del Governo, non può patrocinare la sua proposta, ma in questo caso io mi sostituisco a lui in pieno — e sono autorizzato — ed auspico una sollecita conclusione della questione.

DI PIAZZA. Concordo con gli argomenti fatti valere dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto. L'iter di questi progetti è stato eccessivamente lungo e non si comprende perché la richiesta della nostra Commissione di poter avere deferite in sede legislativa anche le proposte di legge presentate dagli onorevoli colleghi parlamentari, avanzata già da diverso tempo, non sia stata ancora accolta. La I e la V Commissione non hanno ancora espresso i loro pareri in modo

definitivo e questo non ci consente di intraprendere una discussione abbinata; pertanto non posso che essere d'accordo con le proposte che sono state avanzate; e mi pare che vi sia coincidenza, anche se l'onorevole Degli Esposti non è di questo parere, fra le proposte del relatore e dello stesso onorevole Degli Esposti, in merito alla costituzione di un Comitato ristretto che coordini tutti quanti i progetti d'iniziativa parlamentare con il disegno di legge governativo, in modo da poter trovare una soluzione che sia pienamente soddisfacente delle esigenze già più volte manifestate dalle categorie interessate.

Vengo ora da una riunione di ferrovieri, i quali in questo momento stanno interessando tutti i gruppi parlamentari per sollecitare l'approvazione di questi progetti di legge; essi fanno più riferimento, però, ai progetti d'iniziativa parlamentare dei colleghi onorevoli Cappugi e Degli Esposti che non al disegno di legge governativo, in quanto lo ritengono eccessivamente limitativo delle aspirazioni e delle rivendicazioni di vaste categorie; è chiaro che nel momento in cui il Comitato ristretto comincerà i suoi lavori, cercheremo di temperare le diverse esigenze. E questa la proposta che io rivolgo alla Commissione.

SANTAGATI. Tutti gli onorevoli colleghi intervenuti hanno sentito la necessità di sveltere la procedura per l'esame di questo provvedimento; sono, pertanto, anch'io d'accordo perché si nomini un Comitato ristretto che esamini la materia e suggerirei un espediente che coincide, *grosso modo*, con quello suggerito dall'onorevole Colasanto, nel senso che i firmatari delle proposte di legge che non sono state ancora deferite in sede legislativa alla nostra Commissione si rendano parte diligente nel far pervenire al Comitato ristretto, sotto forma di emendamenti, quelle proposte che ritengono indispensabili integrazioni del testo governativo. In tal modo, se potremo avere le proposte di legge anch'esse deferite in sede legislativa, il lavoro sarà facilitato; comunque, non correremmo il rischio di ulteriori remore e perdite di tempo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono spiacente di dover insistere nel punto di vista che ho già espresso. Non avrei nulla in contrario a che si costituisse anche da oggi un Comitato ristretto che esamini il testo del disegno di legge governativo ed il testo delle altre proposte d'iniziativa parlamentare; devo, però, rilevare che quando ci si troverà di fronte a taluni emendamenti che al testo

governativo si vorranno introdurre per assorbire le proposte contenute nelle proposte di legge d'iniziativa parlamentare, dovremo fermarci, perché dovremo richiedere il parere della V Commissione per il maggior onere che deriverebbe dall'approvazione delle proposte stesse: dovremmo avere infatti da parte della V Commissione l'assicurazione che esiste la copertura per i maggiori oneri che deriverebbero dall'eventuale approvazione delle varie proposte di legge.

Il maggiore onere previsto a carico del bilancio dell'Azienda ferroviaria per l'approvazione dell'intero provvedimento, quale era stato concordato un paio di anni fa — come ha ricordato l'onorevole Degli Esposti — è di un miliardo di lire all'anno. Ora per legittimare l'approvazione di un provvedimento del genere e renderlo costituzionalmente perfetto, è necessaria l'approvazione della Commissione bilancio.

D'altra parte, proprio perché fino ad ora abbiamo trovato una resistenza insuperabile da parte della V Commissione, riteniamo che sia più opportuno approvare questo stralcio di disegno di legge presentato dal Ministero dei trasporti. Non vorrei che facessimo del lavoro inutile, che sciupassimo tempo e fatica per approvare emendamenti al testo governativo, che in effetti si insabbierebbe di fronte al diniego di approvazione del Ministero del tesoro e quindi della Commissione bilancio.

Desidero aggiungere un'altra considerazione, che ha pure il suo peso. All'accoglimento integrale del V provvedimento fa una netta opposizione anche il Ministero della riforma, perché sta compiendo studi per varare la riforma dell'intera Azienda ferroviaria, compreso il trattamento giuridico, oltre che economico, del personale. Il Ministero chiede per quale motivo si debba anticipare tale riforma in modo disorganico e non si voglia fare in modo che tutte le aspirazioni, contenute nelle proposte di legge d'iniziativa parlamentare e nel testo governativo, concordato quando era Sottosegretario l'onorevole Cappugi, entrino organicamente nella riforma generale dell'Azienda compresa la riforma dello stato giuridico.

Desidero ricordare che il Ministero dei trasporti, su richiesta del Vicepresidente del Consiglio, onorevole Nenni, e dello stesso Presidente del Consiglio, ha già predisposto e diramato, per il necessario concerto, un testo di disegno di legge sulla riforma generale dell'Azienda ferroviaria. Prego la Commissione di voler tener conto di questo argomento così importante.

Ripeto, non sono contrario alla nomina di un Comitato ristretto, ma desidero rilevare che quando il provvedimento giungerà all'esame della Commissione, ci troveremo di fronte allo stesso sbarramento che già esiste oggi e che non è facilmente superabile.

Questo tenevo a dire per dovere di lealtà verso la Commissione.

COLASANTO, *Relatore*. Vorrei far notare all'onorevole Sottosegretario che, se è vero che tutto dev'essere visto alla luce della grande riforma dell'Azienda ferroviaria, non è men vero che le proposte di legge in esame hanno carattere perequativo nell'ambito stesso dell'Azienda ferroviaria oltre, che di dipendenti da altre amministrazioni statali. Tenendo presente che gli ostacoli maggiori sono posti dai Ministeri del bilancio e del tesoro, vorrei pregare, se la Commissione fosse d'accordo, il nostro Presidente di recarsi presso tali Ministeri, perché ci aiutino a risolvere questo problema che tiene in ansia le categorie interessate.

Quanto al Comitato ristretto, sono favorevole alla sua nomina.

DEGLI ESPOSTI. Concordo pienamente con l'onorevole Sottosegretario, che ha detto con molta chiarezza come stanno le cose.

Approvo la costituzione di un Comitato ristretto solo se la Commissione fisserà un limite massimo di 7 giorni per il lavoro di detto Comitato. Qualora però si nominasse un Comitato senza stabilire un breve limite di tempo, proporrei formalmente la votazione della proposta dell'onorevole Sottosegretario, la proposta cioè di discutere subito il disegno di legge governativo, fermo restando il diritto di ognuno di presentare emendamenti. È superfluo per parte mia precisare che in questa evenienza trasformerei i singoli articoli della proposta di legge del quale sono primo firmatario in tanti emendamenti.

Arrivo a questa conclusione: se si vuole, anche l'ostacolo degli oneri si può superare, in quanto una parte limitata di quell'accordo stabilito tra sindacati e Ministro a suo tempo, non comporta oneri finanziari, e se la volontà c'è, è giunto il momento di accertarla. Si fissino 7 giorni di tempo in modo che mercoledì prossimo il Comitato ristretto riferisca alla Commissione e si decida. La Commissione, naturalmente, potrà anche decidere di non approvare quegli emendamenti, se però, non si accetta questa mia proposta, si metta subito all'ordine del giorno, come propone l'onorevole Sottosegretario Mannironi, il disegno di legge governativo e, chi lo ritenga, presenti ad esso degli emendamenti,

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GIUGNO 1965

perché, a questo punto, ognuno si deve assumere le proprie responsabilità e non si deve rimandare la conclusione di altre settimane!

**PRESIDENTE.** Praticamente, onorevole Degli Esposti, se dovessimo iniziare oggi l'esame del disegno di legge governativo, potremmo tutt'al più ascoltare la relazione dell'onorevole Colasanto.

Siamo tutti animati dalla volontà di fare presto e concordo con la proposta di costituire un Comitato ristretto, ma non è possibile fissare ad esso un limite di sette giorni, perché vi sono in mezzo diverse festività ed il Comitato non potrebbe concludere i suoi lavori. Gli onorevoli colleghi che avranno l'onore e l'onere di comporre questo Comitato, possono assumere l'impegno di fare il più presto possibile e lo faranno certamente, ma, ripeto, non è possibile fissare un limite così stretto.

Penso che un termine ragionevole per la conclusione dei lavori del Comitato ristretto possa essere quello di 15 giorni.

**DEGLI ESPOSTI.** Ritengo, signor Presidente, che 15 giorni siano troppi.

**DI PIAZZA.** Vorrei pregare l'onorevole collega Degli Esposti di non insistere per voler fissare un termine così breve. Noi dobbiamo tenere presenti le esigenze dei lavoratori, ma dobbiamo anche considerare il calendario: da oggi a mercoledì prossimo vi sono al massimo 2 giorni utili e in due giorni non possiamo effettivamente coordinare il testo governativo con gli altri testi. Concordo, invece, con la proposta del Presidente di accordare al Comitato ristretto 15 giorni, a partire da oggi.

**PRESIDENTE.** Possiamo, pertanto, fissare al Comitato ristretto un termine di 15 giorni, che scadrà mercoledì 7 luglio.

Aggiungo che il Comitato ristretto avrà l'incarico di esaminare il testo del disegno di legge governativo, tenendo anche conto delle proposte di legge nn. 708, 846, 1256, 1440 e 2050, che per ora sono deferite al nostro esame in sede referente.

Pongo in votazione la proposta di nominare un Comitato ristretto e di fissare al 7

luglio prossimo il termine per la conclusione dei suoi lavori.

*(È approvata).*

Mi riservo di nominare il Comitato ristretto entro questa sera.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge oggi esaminata.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta della proposta di legge:

**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):

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

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alini, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Bianchi Gerardo, Canestrari, Cavallaro Nicola, Colasanto, Crocco, Dagnino, De Capua, Degli Esposti, Di Piazza, Fiumanò, Franco Raffaele, Golinelli, Iozzelli, La Bella, Macchiavelli, Mancini Antonio, Marchesi, Sammartino, Santagati, Sinesio e Speciale.

**La seduta termina alle 12,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI