

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

73° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 OTTOBRE 1990

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Norme in materia di circolazione di trattori agricoli con attrezzature di tipo portato o semiportato» (2300), d'iniziativa del deputato Lobianco ed altri; Barzanti ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

«Norme in materia di circolazione di trattori agricoli con attrezzature di tipo portato o semiportato» (1399), d'iniziativa del senatore Casadei Lucchi e di altri senatori

«Norme in materia di circolazione di trattori agricoli con attrezzature di tipo portato o semiportato» (395), d'iniziativa del senatore Scivoletto e di altri senatori

«Norme in materia di circolazione di trattori agricoli con attrezzature di tipo portato o semiportato» (129), d'iniziativa del senatore Micolini e di altri senatori

(Discussione congiunta ed approvazione in un testo unificato) (1)

PRESIDENTE	Pag. 9, 11
MARIOTTI (FEE)	11
PATRIARCA (DC)	11

SANESI (MSI-DN)	Pag. 11
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti	11
VELLA (PSI), relatore alla Commissione	9
VISCONTI (PCI)	11

«Potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della Marina Mercantile» (2345)

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE	2, 7, 8
BISSO (PCI)	3, 4, 5 e passim
IANNIELLO (DC), relatore alla Commissione	3, 4, 5
MARIOTTI (FEE)	5
PATRIARCA (DC)	3
SANESI (MSI-DN)	6, 8
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti	7

(1) I disegni di legge, nel testo unificato, assumono il seguente titolo «Norme sulla circolazione delle trattori agricoli»

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della marina mercantile» (2345)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle Capitanerie di porto e degli uffici periferici della marina mercantile».

Riprendiamo la discussione, sospesa nella seduta del 17 ottobre scorso.

Comunico che la 5^a Commissione permanente ha inviato il seguente parere:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole per quanto di propria competenza, a condizione - ai sensi dell'articolo 40, comma 5, del Regolamento - che la decorrenza e la copertura finanziaria slittino al 1991, in riferimento agli accantonamenti iscritti nel relativo disegno di legge finanziaria».

Anche la 1^a Commissione ha espresso il proprio parere come di seguito:

«La 1^a Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole all'unanimità».

Ricordo che nella precedente seduta il relatore senatore Ianniello ha presentato ed illustrato alcuni emendamenti all'articolo 1.

Il primo tende a sostituire al comma 1, le parole da: «è autorizzata» fino alla fine con le seguenti: «è autorizzata per il triennio 1991-1993 la spesa di lire 120 miliardi, in ragione di lire 20 miliardi per il 1991, di 40 miliardi per il 1992 e di 60 miliardi per il 1993».

Il secondo tendo a sostituire il comma 2 con il seguente:

«2. Il programma di cui al comma 1 comprende la realizzazione di nuove infrastrutture logistiche operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della marina mercantile, di altre opere edilizie poste al servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti nonchè l'esecuzione di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture ed uffici in esercizio».

Il terzo tende a sostituire, al comma 3, le parole: «bilancio triennale 1990-1992» con le altre: «bilancio triennale 1991-1993» e, conseguentemente, a sostituire l'espressione successiva: «l'anno finanziario 1990» con l'espressione: «l'anno finanziario 1991».

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, gli emendamenti li ho già illustrati nella scorsa seduta, quindi non ripeterò le cose già dette. Inoltre, dal parere espresso dalla 5^a Commissione risulta che la condizione da essa posta appare esattamente recepita in tali emendamenti.

PATRIARCA. Signor Presidente, vorrei fare una osservazione su questa proposta di riduzione di spesa e, di conseguenza, dello stanziamento per il 1991. Vorrei fare presente al relatore, perchè rifletta su tale questione, che questa riduzione è estremamente grave dato che rischia di bloccare opere che sono state già avviate.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Se il Presidente me lo consente, vorrei solamente precisare che nel supplemento di relazione tecnica che ci è stata sottoposta due settimane fa da parte del Ministero della marina mercantile è già prevista la contrazione dei 20 miliardi e che gli ulteriori stanziamenti dal 1991 al 1993 vengano ridotti di 20 miliardi. Quindi, praticamente, potrebbe al limite soffrirne solo la manutenzione, che è un concetto innovativo rispetto al vecchio piano quadriennale, in quanto alla manutenzione, grosso modo, verrebbero detratti i 20 miliardi.

BISSO. Vorrei chiedere alcuni chiarimenti in quanto non ho capito bene se la relazione tecnica integrativa sostituisce completamente l'altra prevista dalla legge e a che cosa in particolare questa si aggancia. Qui si parla ad un certo punto di stanziamenti per l'attuazione del programma pari a 245 miliardi di lire, che sono stati completamente utilizzati dall'Amministrazione, la quale ha provveduto finanche ad impegnare la somma stanziata per l'anno 1991. Vorrei sapere se questi 245 miliardi sono stati spesi tutti, perchè mi sembrava di aver capito che non fossero stati spesi tutti, per cui i 140 miliardi fossero parte dei 250 miliardi. Se questa è la logica, infatti, si tratta di soli 250 miliardi; diversamente diventano 250 miliardi più 140 miliardi.

In secondo luogo vorrei sapere esattamente qual è la somma stanziata per l'anno 1991. Attualmente gli interventi in corso di realizzazione sono 26, interventi messi in moto dal programma; non si riesce bene a capire se gli interventi sono di più rispetto alla fase del programma già realizzato e completato che hanno comportato una variazione di cassa pari a lire 52 miliardi. Allora in che relazione stanno i 59 miliardi rispetto ai 250 miliardi?

C'è poi un'ultima questione, che pure riguarda la relazione tecnica. Nella seconda parte di essa si dice che: «A tale riguardo non appare di poco conto sottolineare che con la definitiva scomparsa in ambito europeo delle frontiere internazionali» (e questa mi sembra un'affermazione un po'azzardata, perchè con il 1993 semmai siamo in presenza non della sparizione delle frontiere internazionali, ma del costituirsi di un mercato unico, che è cosa ben diversa) «le capitanerie si porranno come unica autorità con funzioni operative ed amministrative aventi ad oggetto tutte le attività che si svolgono in ambito portuale e costiero riguardanti non solo lo Stato italiano, ma anche gli altri Stati membri...». Ora, una formulazione di questo genere suscita in me

qualche perplessità perchè dà luogo ad equivoci. Mi sembra, per così dire, una formulazione di un concetto che entra in rotta di collisione con i ritardati processi di riforma. Non mi sembra che le capitanerie possano assurgere a quelle funzioni che qui verrebbero previste, almeno secondo il mio modo di vedere.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Vorrei brevemente fornire alcuni chiarimenti in base agli elementi di cui sono in possesso. Innanzitutto è chiaro che l'intero programma viene ridotto di 20 miliardi nel quadriennio e di esso solamente i due terzi erano stati già progettati e in gran parte (circa un terzo) anche avviati e realizzati. C'era un'ultima *trance* di 80 miliardi che non era stata ancora nè progettata, nè realizzata. Alcuni dei progetti relativi alla terza *trance* (gli ultimi 80 miliardi), sono stati anche approvati dall'Alta commissione di vigilanza e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, mentre la residua parte è tuttora *in itinere*, cioè nella fase istruttoria.

Esaminando attentamente la relazione tecnica integrativa, emerge che si prevede già dove vanno apportate le riduzioni per complessivi 20 miliardi. Infatti vi è un elenco anno per anno delle opere che saranno realizzate con i fondi attualmente disponibili (già ridotti di 20 miliardi per il 1991). Tant'è vero che, nell'originario testo, nel 1991 prevediamo solo l'ampliamento e la ristrutturazione delle capitanerie di porto di Palermo e di Ancona, con la costruzione del lotto della nuova capitaneria di Trieste. Quindi in buona sostanza rispetto al testo originario noi vediamo già da questa elaborazione fatta dalla concessionaria la contrazione delle opere per 20 miliardi, rispetto agli stanziamenti originari.

Vorrei infine esprimere un'opinione strettamente personale su un quesito posto un attimo fa dal collega Bisso circa il fatto che, con l'integrazione europea, che ormai non è più molto lontana, è ovvio che le nostre capitanerie fungeranno anche da capitanerie per conto dei paesi membri della Comunità che non hanno porti ed avranno perciò bisogno di approdi. Nella relazione viene delineato il ruolo che verranno ad assumere le capitanerie di porto, con l'integrazione europea, e si spiega perchè è necessario adeguarne le attrezzature e le strutture in questa prospettiva. Non è che ci si voglia sostituire a compiti propri degli altri paesi membri della Comunità; sono compiti che verrebbero a cadere sulle nostre capitanerie, come sulle capitanerie degli altri dodici paesi che hanno ovviamente affacci al mare. Questa è la mia opinione personale rispetto al quesito sollevato.

BISSO. Poichè le capitanerie di porto, ripeto, vengono individuate come unica autorità con funzioni operative ed amministrative, secondo me sarebbe opportuno chiarire meglio tale concetto e specificare quali sono queste funzioni amministrative, perchè anche gli enti portuali hanno queste funzioni. Non vorrei che le capitanerie si sostituissero agli enti per attività quali l'imbarco e lo sbarco.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Forse è una dizione impropria quella utilizzata, però non ritengo che ciò possa intaccare in alcun modo le funzioni degli enti portuali e in generale l'organizzazione

dei sistemi portuali. Con questo termine si è semplicemente resa più ampia la funzione delle capitanerie di porto.

BISSO. Vorrei che rimanesse a verbale la mia perplessità su questo punto. È una dizione imprecisa e secondo me andrebbe meglio specificata.

IANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Ripeto, concordo con il collega Bisso sulla imprecisione del termine usato, però faccio anche presente che questo compare solo nella relazione tecnica e non nel testo del provvedimento, quindi mi sembra ininfluenza.

MARIOTTI. Vorrei esprimere apprezzamento per la specificazione degli interventi effettuata nell'ambito della relazione tecnica integrativa, interventi che ritengo utili. Mi rendo conto che i fondi a disposizione - ora ulteriormente decurtati di 20 miliardi nel triennio - sono limitati.

Vorrei sottolineare, comunque, l'importanza del provvedimento che consente una migliore organizzazione dei servizi portuali e delle attività marittime in genere, grazie anche alla realizzazione di nuove infrastrutture logistiche nei porti. La nostra realtà è in continua evoluzione: vi è un notevole cambiamento nelle modalità di trasporto, sono emerse nuove esigenze e gli scali marittimi italiani, proprio per la loro dislocazione e la capacità operativa, sono diventati dei punti di riferimento per i traffici marittimi che si sono incrementati notevolmente. Per questa ragione è necessaria una nuova collocazione delle infrastrutture e degli stessi servizi. Per esempio, in alcuni casi i servizi collegati alle capitanerie di porto sono situati in zone che un tempo erano adeguate perchè funzionali alle necessità degli scali di allora, ma oggi non lo sono più. Quindi, se da una parte è necessario e indispensabile intervenire per ovviare alle gravi carenze esistenti in alcune sedi, in alcuni scali del nostro paese, dall'altro è anche necessario prevedere ed erogare fondi per la ricollocazione di alcune di queste sedi, onde consentire un migliore funzionamento degli scali e adeguare i corrispondenti servizi alle nuove esigenze.

Come dicevo prima, le modalità di trasporto negli ultimi tempi hanno subito un notevole cambiamento e all'interno dei porti l'attività, oggi, si svolge in modo molto diverso rispetto a dieci o venti anni fa, per cui tali servizi dovrebbero poter godere di tutte le opzioni possibili per operare al meglio. Abbiamo potuto verificare l'emergenza di queste nuove esigenze durante un recente sopralluogo compiuto in Sardegna. Nell'incontro svoltosi nella sede della capitaneria di porto di Olbia è emerso che insieme ai problemi connessi alla logistica e alle infrastrutture esistono anche problemi inerenti al personale delle capitanerie stesse. Ma questo non è argomento che attiene al lavoro della nostra Commissione, e all'uopo è stato predisposto un disegno di legge, ora all'esame della Commissione difesa. È indubbio che il Parlamento ed il Governo debbano prendere in seria considerazione le problematiche connesse a questo importantissimo servizio, che deve essere visto in una prospettiva nuova e diversa sotto il profilo dell'organizzazione.

Non bisogna dimenticare che fra le molteplici e importanti funzioni delle capitanerie di porto vi è oggi anche la difficile opera di prevenzione dell'inquinamento marino, compresa la pulizia del mare vera e propria. Il mare sta ormai diventando una via di comunicazione anche da diporto e in taluni casi necessita di controllori del traffico, così come avviene per il traffico a terra su gomma. In molte parti del paese, inoltre, esistono delle situazioni di illegalità che andrebbero attentamente controllate.

Ecco quindi la ragione per la quale ho inteso porre all'attenzione dei colleghi il problema di una visione generale di questi importanti aspetti dell'attività marittima. È necessario indicare idonei interventi per determinate sedi e che il Ministero della marina mercantile in prima istanza e il Governo in generale predispongano un piano che tenga conto delle antiche, attuali e future esigenze che si appalesano in molte parti del paese in questo settore.

Ritengo inoltre, l'ho già detto e lo ripeto, che predisporre le infrastrutture, dotare la rete di servizi più adeguati, di edifici e di idonei mezzi tecnologici che consentano l'espletamento delle funzioni non è di per sé sufficiente a far fronte ad un compito di vastissime proporzioni e capillarmente distribuito nel paese. Ritengo che lo stesso intervento di chi mi ha preceduto abbia posto alcune questioni che non possono essere da noi trascurate né sottaciute e che vanno nella direzione di rendere sempre più funzionale un servizio che deve adeguarsi ai tempi attuali. Ripeto, una delle caratteristiche fondamentali dell'attività di oggi è proprio quella della prevenzione di attività illegittime e dell'opera che le capitanerie dovranno assolvere con sempre maggiore capacità, funzionalità, e quindi con mezzi a disposizione.

Ho concluso, signor Presidente, e ringrazio lei e tutti i colleghi per l'attenzione ad un argomento che considero di primaria importanza e che mi auguro che la nostra Commissione abbia modo di affrontare nel prossimo appuntamento che abbiamo di fronte, cioè quello dell'esame del disegno di legge finanziaria per quanto riguarda la tabella della Marina mercantile, perchè la parte relativa alle capitanerie di porto non sia considerata, come appendice, come mero corollario di un disegno più generale, ma sia considerata una degli aspetti di fondo per la stessa ristrutturazione della Marina mercantile, per il suo funzionamento, per i collegamenti indispensabili con gli altri Ministeri che hanno attinenza con le attività del mare.

SANESI. Sarò brevissimo, anche se polemico, perchè non ho capito bene da quello che ha detto il senatore Mariotti se il problema dovremo riaffrontarlo domani affinché possa essere risolto in modo più organico, o se, invece, la soluzione che abbiamo di fronte tende a una definitiva soluzione del problema.

Detto questo, dichiaro che il mio Gruppo si asterrà su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, in chiusura di discussione vorrei dichiarare che il Governo è d'accordo con gli emendamenti presentati dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico, di cui dò lettura:

Art. 1.

1. Per la realizzazione del programma quadriennale di potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici del Ministero della marina mercantile, previsto dall'articolo 39 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, è autorizzata, per il triennio 1990-1992, la spesa di lire 140 miliardi in ragione di lire 40 miliardi per il 1990, lire 40 miliardi per il 1991 e lire 60 miliardi per il 1992.

2. Il programma di cui al comma 1 comprende l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della marina mercantile, nonché di ogni altra opera edilizia posta al servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Infrastrutture logistiche Capitanerie di porto».

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

A questo articolo sono stati presentati dal relatore tre emendamenti.

Il primo tende a sostituire, al comma 1, dalle parole: «è autorizzata» fino alla fine, le seguenti: «è autorizzata per il triennio 1991-1993 la spesa di lire 120 miliardi, in ragione di lire 20 miliardi per il 1991, di 40 miliardi per il 1992 e di 60 miliardi per il 1993».

Il secondo emendamento tende a sostituire il comma 2 con il seguente: «2. Il programma di cui al comma 1 comprende la realizzazione di nuove infrastrutture logistiche operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della marina mercantile, di altre opere edilizie poste al servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti nonché l'esecuzione di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture ed uffici in esercizio».

Il terzo tende a sostituire, al comma 3, le parole: «bilancio triennale 1990-1992» con le altre: «bilancio triennale 1991-1993» e, conseguentemente, a sostituire l'espressione successiva: «l'anno finanziario 1990» con l'espressione: «l'anno finanziario 1991».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo al comma 1, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo del comma 2 presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo al comma 3, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'articolo unico.

BISSO. Annuncio il voto favorevole del Gruppo comunista sul disegno di legge.

SANESI. Annuncio che mi asterrò.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'articolo unico, che nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 1.

1. Per la realizzazione del programma quadriennale di potenziamento delle infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici del Ministero della marina mercantile, previsto dall'articolo 39 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, è autorizzata, per il triennio 1991-1993, la spesa di lire 120 miliardi in ragione di lire 20 miliardi per il 1991, lire 40 miliardi per il 1992 e lire 60 miliardi per il 1993.

2. Il programma di cui al comma 1 comprende la realizzazione di nuove infrastrutture logistiche ed operative delle Capitanerie di porto e degli altri uffici periferici della Marina mercantile, di altre opere edilizie poste al servizio dell'attività tecnica, amministrativa e di polizia dei porti nonché l'esecuzione di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture ed uffici in esercizio.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Infrastrutture logistiche Capitanerie di porto».

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

È approvato.

«**Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato**» (2300), d'iniziativa dei deputati Lobianco ed altri, approvato dalla Camera dei deputati.

(Seguito della discussione e approvazione in un testo unificato)

«**Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato**» (1399), d'iniziativa del senatore Casadei Lucchi e di altri senatori.

«**Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato**» (395), d'iniziativa del senatore Scivoletto e di altri senatori.

«**Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato e semiportato**» (129), d'iniziativa del senatore Micolini e di altri senatori.

(Discussione congiunta e approvazione in un testo unificato) (1)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato», d'iniziativa dei deputati Lobianco ed altri; già approvato dalla Camera dei deputati. Sullo stesso argomento sono iscritti anche i seguenti disegni di legge: «Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato», d'iniziativa dei senatori Casadei Lucchi ed altri; «Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato», d'iniziativa dei senatori Scivoletto ed altri; «Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato e semiportato», d'iniziativa dei senatori Micolini ed altri.

Come i colleghi ricordano, la Commissione ha già iniziato l'esame del disegno di legge n. 2300 il 18 luglio scorso. Il senatore Vella in quella seduta ha svolto la sua relazione e, su proposta del senatore Mariotti, è stata rinviata la discussione generale in attesa del trasferimento alla sede deliberante dei disegni di legge nn. 1399, 395 e 129 che vertono sulla stessa materia e che sono già stati assegnati alla nostra Commissione in sede referente.

Tale trasferimento è stato concesso dal Presidente del Senato, per cui, data l'identità della materia, propongo che i disegni di legge siano discussi congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Informi gli onorevoli colleghi che il relatore, senatore Vella ha proposto un testo unificato dei disegni di legge. Lo invito, pertanto, ad illustrarlo.

VELLA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, nella precedente relazione da me svolta ebbi modo di mettere in evidenza una lacuna del disegno di legge in quanto non erano previste le sanzioni per

(1) I disegni di legge, nel testo unificato, assumono il seguente titolo: «Norme sulla circolazione delle trattrici agricole».

la eventuale inottemperanza delle disposizioni contenute nell'articolato. Partendo da questa constatazione ho provveduto ad articolare complessivamente il disegno di legge concentrandolo in un articolo unico e considerandolo una novella rispetto al codice della strada, con la finalità di armonizzare e coordinare le normative contenute nei quattro disegni di legge con il testo unico sulla circolazione stradale.

Il testo ha subito delle modificazioni rispetto alla prima proposta ed io mi soffermerò brevemente a illustrare tali modificazioni rispetto al testo precedente e a darne una giusta motivazione.

Una prima modifica viene apportata all'articolo 1, del disegno di legge n. 2300, comma 1, lettera *b*) che, nella nuova formulazione, vede cancellate le parole: «con un massimo del 10 per cento per la massa gravante sull'asse di guida». Ho voluto semplificare la dicitura anche perchè il massimo delle masse che può gravare per ogni asse viene già assicurato attraverso l'articolo 69 del codice della strada, il quale prevede al comma 4, un massimo di 200 quintali, fino anche a 14 quintali, quindi con una gradazione a seconda delle distanze che intercorrono tra gli assi.

Ho poi provveduto ad aggiungere, sempre al comma 1 dell'articolo 1 un'altra lettera *e*) che recita: «*e*) le attrezzature semiportate agganciate all'attacco a tre punti posteriore della trattrice agricola debbono essere equipaggiate con una o più ruote liberamente orientabili intorno ad un asse verticale rispetto al piano di appoggio, ovvero essere munite di dispositivi atti a consentire la corretta iscrizione in curva del complesso trattrice-attrezzo». Questa è una norma che dà una maggiore sicurezza della circolazione soprattutto in curva e mi sembra che anche nella discussione precedente lo stesso senatore Visconti ebbe a rilevare la necessità di introdurre questa norma.

Tale norma, del resto, era prevista anche nel disegno di legge n. 1399, d'iniziativa del senatore Casadei Lucchi ed altri senatori.

Il comma 2, che sostituisce il comma 1 dell'articolo 2 del disegno di legge 2300, recita: «2. Gli ingombri a sbalzo derivanti da attrezzature portate o semiportate devono essere dotati di pannelli retroriflettenti e fluorescenti con le caratteristiche colorimetriche e fotometriche di cui al decreto ministeriale 30 giugno 1988, n. 388». Questa formulazione costituisce una semplificazione della norma contenuta nel vecchio testo ed è giustificata da motivazioni tecniche. Infatti le caratteristiche fotometriche e colorimetriche (giallo rifrangente, rosso fluorescente) a livello internazionale indicano una situazione di pericolo, quindi, nella fattispecie, indicano la presenza di un veicolo lento in circolazione. Le dimensioni devono essere stabilite con apposito decreto ministeriale, in quanto vi è una differenziazione dei pannelli a seconda del tipo di veicolo.

Non mi sembra che siano state apportate altre modifiche di sostanza rispetto al precedente testo.

Per quanto riguarda il comma 2 dell'articolo 1 del disegno di legge n. 2300, che recita: «2. È fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura», si è ritenuto opportuno specificare meglio questo concetto che, secondo me, era troppo generico. Quindi è stato riformulato in questo senso: «All'articolo 70 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della

Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è premesso il seguente comma: "Alle trattrici equipaggiate in posizione anteriore con attrezzature di tipo portato o semiportato è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura". In questo modo non si pone semplicemente il divieto di traino in tutti i casi in cui le macchine agricole siano sprovviste di dispositivo di frenatura, ma si specifica che è fatto divieto nei casi in cui le trattrici sono equipaggiate in posizione anteriore con attrezzature di tipo portato o semiportato, con conseguente sbilanciamento di peso fra la trattrice e la macchina rimorchiata. In tal caso, infatti se la macchina trainata non avesse il dispositivo di frenatura, potrebbe sbandare e costituire un pericolo.

Ritengo così di avere illustrato tutte le novità introdotte con questa nuova formulazione, che considero rispondente alla esigenza di maggiore chiarezza del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. Con la presentazione di questo testo unificato, composto di un unico articolo, credo si possano considerare superati i restanti disegni di legge, i cui contenuti e finalità sono sostanzialmente riportati nel testo da me formulato del quale auspico una rapida approvazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua chiara ed esauriente relazione sul nuovo testo da lui stesso proposto e dichiaro aperta la discussione generale.

VISCONTI. Desidero innanzitutto ringraziare il relatore per l'ottimo lavoro svolto, perchè è riuscito a unificare i testi a suo tempo presentati, e annunciare il voto favorevole dei senatori comunisti.

PATRIARCA. Anche noi desideriamo ringraziare il relatore per avere svolto un accorto lavoro di confronto tra le varie proposte di legge. Ci sembra che il testo da lui proposto sia il più coerente per accorpare le norme che disciplinano questo particolare settore.

MARIOTTI. Mi associo a quanto dichiarato dai colleghi che mi hanno preceduto sull'ottimo lavoro svolto dal relatore. Il testo da lui presentato ci sembra rispondere appieno alle esigenze emerse in questa particolare materia. Quindi annuncio il mio voto favorevole.

SANESI. Anch'io desidero ringraziare il relatore per il lavoro svolto e annunciare il voto favorevole del Gruppo del Movimento sociale italiano-Destra nazionale.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche il Governo esprime parere favorevole sul testo unificato presentato dal relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Il relatore ha proposto un testo unificato dei disegni di legge.

Propongo che l'esame e la votazione abbiano luogo sulla base di tale testo.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Do lettura dell'articolo unico nel testo unificato proposto dal relatore:

Art. 1.

1. Dopo l'articolo 69-*bis* del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dall'articolo 2 della legge 16 ottobre 1984, n. 719, è inserito il seguente:

«Art. 69-*ter* - (*Circolazione delle trattrici agricole*) - 1. Le trattrici agricole per circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato in posizione laterale, anteriore o posteriore, devono rispondere alle seguenti caratteristiche tecniche:

a) la lunghezza complessiva dell'insieme trattrice-attrezzo non deve superare il doppio di quella della trattrice isolata non zavorrata, fermo restando l'obbligo di iscrizione nella sagoma fissata dagli articoli 32 e 69;

b) la massa complessiva dell'attrezzo o degli attrezzi portati non deve superare il 30 per cento di quella della trattrice isolata e non zavorrata nei limiti delle masse fissate dall'articolo 69;

c) quali che siano le condizioni di carico della trattrice, la massa trasmessa sulla strada dall'asse di guida in condizioni statiche non deve essere inferiore al 20 per cento di quella della trattrice stessa in ordine di marcia;

d) il bloccaggio tridirezionale degli attacchi di supporto degli attrezzi deve impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto alla trattrice;

e) le attrezzature semiportate agganciate all'attacco a tre punti posteriore della trattrice agricola debbono essere equipaggiate con una o più ruote liberamente orientabili intorno ad un asse verticale rispetto al piano di appoggio, ovvero essere munite di dispositivi atti a consentire la corretta iscrizione in curva del complesso trattrice-attrezzo.

2. Gli ingombri a sbalzo derivanti da attrezzature portate o semiportate devono essere dotati di pannelli retroriflettenti e fluorescenti con le caratteristiche colorimetriche e fotometriche di cui al decreto del Ministro dei trasporti 30 giugno 1988, n. 388.

3. Qualora gli ingombri costituiti da attrezzi portati o semiportati occultino la visibilità dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione della trattrice, questi devono essere ripetuti secondo quanto disposto dal regolamento, ovvero dalle prescrizioni dell'allegato 12 al decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1981, n. 212.

4. Le trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato ancorchè rientranti nei limiti di sagoma di cui al comma 1, devono essere equipaggiate con il dispositivo a luce lampeggiante gialla previsto dal quinto comma dell'articolo 76.

5. Le trattici agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato che non rientrano nei limiti stabiliti nel comma 1 sono considerate macchine agricole eccezionali e si applicano ad esse le norme di cui all'articolo 69-bis.

6. Chiunque viola la disposizione di cui al comma 5 è punito ai sensi dell'articolo 69.

7. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centomila a lire quattrocentomila».

2. Le dimensioni dei pannelli di cui al comma 2 dell'articolo 69-ter del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dal comma 1 del presente articolo, nonché le relative modalità di applicazione e i tempi di attuazione saranno definiti con apposito decreto del Ministro dei trasporti da emanare, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. All'articolo 70 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è premesso il seguente comma:

«Alle trattici equipaggiate in posizione anteriore con attrezzature di tipo portato o semiportato è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura».

Poichè nessuno chiede di parlare metto ai voti nel suo complesso il testo unificato dei disegni di legge nn. 129, 395, 1399 e 2300, composto di un articolo unico, proposto dal relatore, che assumerà il seguente nuovo titolo: «Norme sulla circolazione delle trattici agricole».

È approvato.

I lavori terminano alle ore 16,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA