

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

57° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 LUGLIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Modifica dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463, concernente la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche » (1546) (D'iniziativa del senatore Sammartino):

PRESIDENTE	Pag. 922, 923, 924
ARNAUD, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	924
ARNONE, relatore alla Commissione	922, 924
CROLLALANZA	924
MADERCHI	922, 924
SAMMARTINO	922, 924
SANTALCO	924

Discussione e approvazione:

« Integrazione della spesa per la costruzione dei ponti stabili sul fiume Po » (1615) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	928, 929, 930
ARNAUD, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	929

CROLLALANZA	Pag. 929
GROSSI, relatore alla Commissione	928, 929
MINGOZZI	929
SAMONA	929
SANTALCO	929

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni:

« Modifica dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62 » (1648) (D'iniziativa dei senatori Santalco ed altri) (1):

PRESIDENTE	925, 926, 927
AVEZZANO COMES	926
CROLLALANZA	925
SANTI, relatore alla Commissione	925, 926
VINCELLI, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	927

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modifica degli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62 ».

La seduta ha inizio alle ore 11.

C E B R E L L I, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« **Modifica dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463, concernente la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche** » (1546), d'iniziativa del senatore **Sammartino**

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463, concernente la revisione dei prezzi contrattuali degli appalti di opere pubbliche », di iniziativa del senatore **Sammartino**

Prego il senatore **Arnone** di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

A R N O N E, relatore alla Commissione. Onorevoli senatori, cercherò di essere breve. Desidero subito esprimere apprezzamento nei confronti del senatore **Sammartino**, che ha voluto proporre questo disegno di legge, il cui argomento è stato oggetto di particolare attenzione anche da parte del Ministero, che lo ha ritenuto valido per sostenere l'occupazione e per avviare anche un discreto rilancio dei lavori pubblici, favorendo soprattutto l'edilizia. La nostra economia presenta un divario direi congenito, fisiologico tra congiuntura generale e congiuntura edilizia; capita frequentemente nel nostro Paese che mentre il ciclo economico generale è stabile o in aumento, quello del settore dei lavori pubblici è al massimo di depressione. Oggi le cause sono riconducibili alla situazione monetaria e al pesante deficit della bilancia dei pagamenti.

Passando al testo del disegno di legge, ricordo che l'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463, stabilisce che la misura

degli acconti per la revisione dei prezzi da corrisponderci sia in corso di opera che a lavori ultimati può essere elevata fino all'85 per cento dell'ammontare dell'importo revisionale determinato col sistema parametrico.

Con l'articolo unico del disegno di legge al nostro esame si intende anzitutto indicare in misura fissa l'ammontare degli acconti revisionali, eliminando la facoltà dell'amministrazione di determinare discrezionalmente detto ammontare, con ciò eliminando ogni disparità di trattamento.

Inoltre, nel caso di ritardo nella corresponsione degli acconti per revisione dei prezzi, il secondo comma dell'articolo statuisce l'applicabilità delle norme vigenti in tema di ritardo nel pagamento delle somme previste nel contratto di appalto; ciò trova fondamento nella circostanza che già con l'articolo 2 della citata legge 21 giugno 1964, n. 463, si assimilavano i pagamenti dei compensi revisionali a quelli relativi al prezzo di appalto. Benchè la normativa proposta non possa non palesarsi gravosa per l'Amministrazione, data la situazione di prezzi crescenti e la fase di riorganizzazione degli uffici, ritengo che si debba esprimere nel complesso parere favorevole.

Mi pare che, detto questo, ci siano tutti gli elementi per acconsentire all'approvazione del disegno di legge.

M A D E R C H I. Non ho qui l'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463.

P R E S I D E N T E. Glielo leggo: « La misura degli acconti per revisione dei prezzi, sia in corso di opera che a lavori ultimati, può essere elevata fino all'85 per cento dell'ammontare dell'importo revisionale determinato a norma del precedente articolo. L'ammontare dell'acconto è aggiunto a quello dovuto all'impresa per i lavori eseguiti, accertati in ciascun stato di avanzamento ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

S A M M A R T I N O. Intanto ringrazio l'onorevole **Arnone** della relazione così chiara e breve nello stesso tempo. Vorrei

soltanto pregare la Commissione di consentire che l'articolo unico venga sostituito da un altro articolo. Ho studiato meglio la questione per poter chiarire alla Commissione la portata dell'emendamento sostitutivo, che leggo subito: « Gli acconti per revisione dei prezzi sono corrisposti all'appaltatore ai sensi dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463, anche per i contratti in corso di esecuzione unitamente a pagamenti in conto per lavori eseguiti, nella misura fissa dell'85 per cento. L'ammontare dell'importo revisionale è determinato a norma delle disposizioni vigenti. Dietro richiesta dell'appaltatore viene corrisposto anche il residuo ammontare del 15 per cento subordinatamente alla prestazione per un importo equivalente di fidejussione bancaria o polizza fidejussoria assicurativa rilasciata da enti o istituti autorizzati a norma delle disposizioni vigenti. In caso di ritardo nella corresponsione degli acconti per revisione dei prezzi o della rata di saldo revisionale, si applicano rispettivamente le disposizioni di cui agli articoli 35 e 36 del decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063.

Per la corresponsione dei compensi revisionali è utilizzato, senza necessità di provvedimenti specifici, l'importo globale dei lavori finchè non si provveda all'integrazione dei fondi destinati al pagamento della revisione dei prezzi. Per la corresponsione degli acconti si seguono le stesse procedure vigenti per i pagamenti in conto dei lavori eseguiti, con esclusione di ogni parere previsto dalla normativa vigente. I controlli sono esercitati a consuntivo, all'atto della corresponsione del saldo revisionale ».

Sulla base di questo articolo è possibile, onorevoli senatori, dare una migliore sistemazione normativa alla disciplina del pagamento degli accordi revisionali, nel senso di dare maggiore certezza ai rapporti fra pubblica amministrazione e appaltatori, assicurando uniformità e imparzialità nelle determinazioni delle amministrazioni appaltanti. Non esistono ragioni di dubbio nel proporre questa disciplina di acconti revisionali dati i tempi che corrono; sappiamo bene quale crisi generale ha coinvolto tutto il settore dei lavori pubblici, in quanto il si-

stema così detto parametrico di accertamento del compenso revisionale definitivo viene ugualmente utilizzato nella determinazione degli acconti; si evita perciò il rischio che la pubblica amministrazione possa corrispondere acconti revisionali per un ammontare maggiore di quella che sarà la revisione definitiva.

Tra l'altro, le attuali registrazioni creditizie e la situazione del mercato caratterizzata da imprevedibili turbamenti espongono le imprese sul piano finanziario, per cui appare opportuno disporre che, unitamente ai pagamenti in conto per lavori eseguiti, debbano essere corrisposti anche acconti revisionali nella misura fissa dell'85 per cento, ed altresì sia consentito all'appaltatore di ottenere anche il residuo ammontare, previa costituzione di forme di garanzia per l'amministrazione appaltante.

L'emendamento che propongo, sostitutivo dell'articolo unico del disegno di legge, tende a disciplinare con maggiore compiutezza la materia degli acconti revisionali, stabilendo, all'ultimo comma, che in caso di ritardo nella corresponsione degli acconti per revisione dei prezzi e della rata di saldo revisionale, trovino applicazione, rispettivamente, le norme di cui agli articoli 35 e 36 del capitolato generale di appalto per le opere di competenza del Ministero dei lavori pubblici, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1603, il quale prevede la corresponsione di interessi legali e moratori sui pagamenti disposti in ritardo. Questo l'emendamento che, salvi il giudizio della Commissione e quello del Governo, io mi permetto di proporre. Naturalmente, se la Commissione ritiene più chiaro il testo originario, io non insisto.

P R E S I D E N T E. Senatore Sammartino, lei ha annunciato questo emendamento sostitutivo accompagnandolo con una relazione; ha parlato di materia delicata per i tempi che corrono e della opportunità di evitare il pericolo che si corrispondano acconti in misura superiore al dovuto; allora, data la materia delicata, sono quasi posto nella tentazione di dire riflettiamoci un poco. Considerato però il fatto che è già

8ª COMMISSIONE

57° RESOCONTO STEN. (10 luglio 1974)

parecchio tempo che il disegno di legge figura all'ordine del giorno e che l'onorevole relatore, collega Arnone, ha sollecitato una definizione del suo iter, devo dire, dopo aver detto questo a richiamo delle responsabilità della Commissione, che spetta alla Commissione decidere in merito.

A R N O N E, *relatore alla Commissione*. Per quanto riguarda i contratti in corso di esecuzione, il mio parere non è contrario. Inoltre non credo che possa capitare di corrispondere una somma superiore a quella dovuta; si tratta dell'85 per cento, più un altro 15 per cento subordinatamente ad un deposito di una garanzia fideiussoria, che oggi non è molto facile produrre, specie in questi tempi di stretta creditizia. Oltre dieci anni fa ero presidente dell'istituto autonomo delle case popolari di Caltanissetta e ricordo che anche allora non era facile esibire dei titoli fideiussori; oggi è ancora più difficile. Per quanto riguarda poi la corresponsione dei compensi revisionali, per cui si chiede di utilizzare l'importo globale dei lavori, mi pare che si tratti di una esigenza che si appalesa *in re ipsa*, perchè se non si può attingere dall'importo globale dei lavori, i lavori si fermano e la disoccupazione aumenta.

Ecco perchè io sarei favorevole all'accoglimento delle modifiche proposte dal collega Sammartino, che mi pare vogliono tener conto della situazione così come è. Forse, sul piano di una razionalizzazione formale, possono offrire il fianco a qualche critica, ma sul piano di una esigenza di carattere sostanziale come quella di non sospendere i lavori, mi pare che siano giustificabili e quindi accettabili.

S A N T A L C O. Desidero rivolgere una preghiera a titolo personale al collega Sammartino affinché non insista sul suo emendamento, anche perchè l'85 per cento mi sembra già sufficiente; con l'aggiunta di un altro 15 per cento praticamente l'appaltatore viene a riscuotere tutto senza aver prima concluso il lavoro.

C R O L L A L A N Z A. Mentre mi dichiaro favorevole all'accoglimento della mo-

difica proposta dal collega Sammartino per quanto riguarda i contratti in corso di esecuzione, ritengo che il testo originario sia sufficiente a fronteggiare la situazione contingente degli appaltatori; non dimentichiamo che molte volte, quando ci sono gli stati di avanzamento pronti, firmati, disponibili, mancano i mezzi per fronteggiare l'incasso da parte degli appaltatori. Non vedo cioè la necessità di andare al di là dell'85 per cento, tanto più che la formula della garanzia fideiussoria è piuttosto difficile da realizzare nella presente situazione.

M A D E R C H I. Io sono favorevole alla modifica proposta per includere anche i contratti in corso di esecuzione. Per quanto riguarda invece i controlli da esercitare a consuntivo, all'atto della corresponsione del saldo per revisione, non comprendo come possano essere effettuati tali controlli visto che l'appaltatore, con la fideiussione, ha diritto ad avere l'85 per cento più il 15 per cento, cioè il 100 per cento.

S A M M A R T I N O. Ritiro il mio emendamento, mantenendo ferma la sola proposta di estensione della disciplina proposta ai contratti in corso di esecuzione; a questo fine propongo il seguente emendamento: dopo il primo comma inserire il seguente: « La norma di cui al precedente comma si applica anche ai contratti in corso di esecuzione ».

P R E S I D E N T E. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

A R N A U D, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rimette alla Commissione.

P R E S I D E N T E. Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

Gli acconti per revisione dei prezzi da corrispondere all'appaltatore ai sensi dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 463, unitamente ai pagamenti in conto per lavori ese-

8ª COMMISSIONE

57° RESOCONTO STEN. (10 luglio 1974)

guiti, sono fissati nella misura dell'85 per cento dell'ammontare dell'importo revisionale determinato a norma delle disposizioni vigenti.

In caso di ritardo nella corresponsione degli acconti per revisione dei prezzi e della rata di saldo revisionale, si applicano, rispettivamente, le disposizioni di cui agli articoli 35 e 36 del decreto del Presidente della Repubblica 16 luglio 1962, n. 1063.

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Sammartino, di cui è già stata data lettura.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico, nel testo emendato.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« **Modifica dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62** » (1648), d'iniziativa dei senatori Santalco ed altri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « **Modifica dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62** », d'iniziativa dei senatori Santalco, Martinelli e Santi.

Come i colleghi certamente ricorderanno, nella precedente seduta, la Commissione ha approvato l'articolo 1 affidando, al tempo stesso, ad una Sottocommissione l'ulteriore esame del provvedimento. La Sottocommissione ha predisposto un nuovo testo degli articoli 2, 3 e 4, che è stato ciclostilato e distribuito, sul quale prego il senatore Santi di riferire alla Commissione.

SANTI, relatore alla Commissione. Come i colleghi ricorderanno, nella precedente seduta, la discussione si incentrò principalmente sulla opportunità di fissare un limite massimo di età per la guida degli autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, e macchine operatrici. Fra la proposta, più rigorosa, fatta dal senatore Avezzano Comes, e la permissività richiesta da altri, la sottocommissione ha adottato la soluzione intermedia proposta con l'articolo 2.

L'altro problema affrontato nella precedente seduta, concernente la tutela dei diritti, anzi, più precisamente, la reintegrazione dei diritti dei tassisti ultrasessantacinquenni, privati della licenza a seguito dell'entrata in vigore della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è stato risolto dalla Sottocommissione col testo dell'articolo 4.

L'articolo 3 è stato già illustrato la volta precedente, e del resto prevede solo il termine temporale di due anni per l'effettuazione della visita medica prevista dall'articolo 2. Tale aggiunta si inserisce, tecnicamente, al comma quarto dell'articolo 88 del codice stradale, quale risulta modificato dall'articolo 6 della legge n. 62 del 1974.

Invito quindi i colleghi ad esprimere parere favorevole al nuovo testo del disegno di legge proposto dalla Sottocommissione.

CROLLALANZA. Desidererei un chiarimento per quanto riguarda l'articolo 2: la lettera c) fa riferimento ai titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80 del codice della strada.

La domanda è questa: qual è il settimo comma dell'articolo 80? Di che si tratta?

SANTI, relatore alla Commissione. Tale comma disciplina l'abilitazione alla guida di motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc, e di autoveicoli che sviluppano una velocità massima superiore ai 180 chilometri orari.

8^a COMMISSIONE

57° RESOCONTO STEN. (10 luglio 1974)

A V E Z Z A N O C O M E S. Ho ascoltato attentamente la relazione del collega Santi e devo dire che l'unica variante che ho riscontrato rispetto alla formulazione precedente del disegno di legge riguarda la disciplina della guida degli autotrasporti di peso complessivo a pieno carico non superiore a 200 quintali.

Circa il limite di età mi sia concessa una osservazione: ho interpellato alcune cooperative di trasportatori, nelle persone fisiche degli stessi conducenti; quando ho detto loro che avrebbero potuto guidare autoarticolati ed autosnodati anche all'età di 70 o 75 anni, mi hanno risposto che non avevano certamente l'intenzione di sfruttare tale possibilità; portare avanti un lavoro del genere fino a 65 anni era già abbastanza. E ciò mi rassicura molto più della modifica introdotta.

Per quanto mi riguarda, quindi, *nulla quaestio*.

Ma vorrei avanzare un'altra osservazione: che cosa significa che un minore di 21 anni può guidare una motocicletta di cilindrata non superiore ai 350 cc.? Ma sapete che cosa significa oggi, una cilindrata del genere? Si tratta di macchine che possono raggiungere velocità superiori ai 200 chilometri orari; ebbene, le lasciamo tranquillamente in mano ai minori di 21 anni, nello stesso momento in cui vietiamo agli stessi l'uso di autoveicoli che possono raggiungere velocità superiori ai 180 chilometri orari. È assurdo e ridicolo, ad esempio, che non permettiamo l'ingresso in Italia a giovani turisti alla guida di vetture come una Jaguar, una Porsche, e poi lasciamo che dei loro coetanei corrano tranquillamente su motociclette di 350 cc.

Delle due l'una: o riduciamo la cilindrata permessa a 125 cc. (sebbene anche queste motociclette oggi possano raggiungere i 140 chilometri orari) o eliminiamo ogni limitazione. Anche per evitare, quindi, di esporci al ridicolo, cerchiamo di organizzare meglio l'articolato.

P R E S I D E N T E. Già l'altra volta io ho insistito per un rinvio perchè noi

avevamo già approvato, come seconda Camera e con una certa fretta, una norma che ha dato luogo a una infinità di lamentele, alcune delle quali abbiamo riconosciuto come fondate. Nutro quindi dubbi sull'opportunità di riaprire la discussione sulla disciplina della guida dei motoveicoli contenuta nella legge n. 62 del 1974. Correremmo il rischio di cadere in un nuovo ginepraio; mi chiedo quindi se non sia il caso di varare oggi il testo predisposto dalla Sottocommissione, accantonando il problema dei motoveicoli sul quale, se necessario, potremo ritornare in altra occasione.

A V E Z Z A N O C O M E S. Purchè le mie osservazioni rimangano a verbale, purchè il cittadino sappia che c'è qualcuno che si è accorto di questa aberrazione!

P R E S I D E N T E. Siamo in sede deliberante e quindi tutto viene registrato nel resoconto stenografico.

S A N T I, *relatore alla Commissione.*

Per quanto riguarda le osservazioni fatte dal senatore Avezzano Comes in relazione all'ultimo comma dell'articolo 1, che recita: « Il minore degli anni 21 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc. è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15.000 a lire 50.000 », vi è rilevare innanzitutto che con il presente disegno di legge non si vieta al minore degli anni 21 di guidare motoveicoli di cilindrata superiore ai 350 cmc., in quanto questo divieto è già contenuto nella più volte citata legge 14 febbraio 1974 n. 62, che al punto *d*) dell'articolo 1, sostitutivo dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, stabilisce che occorre aver compiuto « anni diciotto per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre al conducente; motoveicoli di cilindrata oltre i 125 cmc. e non superiore a 350 cmc.,... ». Inoltre, poichè il provvedimento in esame opera una modifica del terzo comma, punto *a*), dell'articolo 79 su ricordato, relativamente al limite di età di anni 65 per la guida di autovetture in servizio di piazza; motoveicoli di cilindrata

8^a COMMISSIONE

57° RESOCONTO STEN. (10 luglio 1974)

superiore a 350 cmc., eccetera, e poichè il successivo settimo comma di tale articolo prevede la sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15.000 a lire 50.000 non solo per il minore degli anni 21 che guidi motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc., ma anche per colui che abbia superato gli anni 65, appare necessario procedere ad analoga modifica anche nei confronti di tale comma.

Eventualmente il problema relativo ai motoveicoli potrà essere ripreso — come giustamente propone l'onorevole Presidente — in un momento successivo.

P R E S I D E N T E. Il collega Avezzano Comes si è già riservato di esprimersi in proposito con un apposito disegno di legge.

V I N C E L L I, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo è d'accordo sul testo predisposto dalla Sottocommissione e ne raccomanda vivamente la sollecita approvazione.

Per quanto riguarda poi i problemi sollevati dal senatore Avezzano Comes posso dare assicurazione che essi vengono trattati al momento attuale anche in sede internazionale, nell'intento di pervenire ad una regolamentazione uniforme, che si rende quanto mai urgente.

Il Governo pertanto — e il Ministero dei trasporti in modo particolare — è disponibile per fornire tutta la collaborazione tecnica necessaria per raggiungere le auspiccate soluzioni.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo all'esame degli articoli 2, 3 e 4 (ricordo infatti che l'articolo 1 è stato già approvato nella precedente seduta) nel testo predisposto dalla Sottocommissione, di cui do lettura:

Art. 2.

Il comma terzo dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto

del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 3 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

« L'accertamento delle condizioni psico-fisiche, psico-tecniche ed attitudinali è effettuato da Commissioni mediche provinciali nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico non sia superiore a 200 quintali, macchine operatrici;

c) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;

d) di coloro per i quali è fatta richiesta dal Prefetto o dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

(È approvato).

Art. 3.

Al quarto comma dell'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 6 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è aggiunto il seguente periodo:

« Detto accertamento biennale dovrà effettuarsi anche nei confronti di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico non sia superiore a 200 quintali, macchine operatrici. ».

(È approvato).

8^a COMMISSIONE

57° RESOCONTO STEN. (10 luglio 1974)

Art. 4.

I titolari di servizi da piazza ai quali, per effetto del disposto di cui all'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sia stata revocata la licenza hanno diritto ad ottenere nuovamente la licenza stessa, anche in soprannumero, rispetto alla dotazione organica esistente nel comune.

(È approvato).

Prima di procedere all'approvazione del disegno di legge nel suo complesso debbo far presente alla Commissione che il nuovo testo degli articoli 2 e 3 è parzialmente incompatibile col contenuto dell'articolo 1, già approvato nella precedente seduta. A norma del punto 1) dell'articolo 103 del Regolamento del Senato, che recita: « Prima della votazione finale di un disegno di legge, il Presidente, il rappresentante del Governo o ciascun senatore possono richiamare l'attenzione del Senato sopra le correzioni di forma e le modificazioni di coordinamento che appaiano opportune, nonché sopra quelle disposizioni già approvate che sembrano in contrasto tra loro o inconciliabili con lo scopo della legge, e formulare le conseguenti proposte », propongo pertanto la seguente nuova formulazione di questo articolo:

Art. 1.

I commi terzo e settimo dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti rispettivamente dai seguenti:

« Chi guida veicoli a motore non può avere superato:

a) anni 65 per guidare autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico sia superiore a 200 quintali;

b) anni 60 per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti a trasporto di persone ».

« Il minore degli anni 21 che guida moto-veicoli di cilindrata superiore a 350 cmc è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15 mila a lire 50 mila ».

Poichè nessuno domanda di parlare, la metto ai voti.

(È approvata).

Il relazione alle modifiche introdotte nel testo, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « Modifica degli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1969, n. 393, modificati dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62 ».

Poichè nessuno fa osservazioni, così rimane stabilito.

Metto quindi ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Integrazione della spesa per la costruzione dei ponti stabili sul fiume Po** » (1615)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione della spesa per la costruzione dei ponti stabili sul fiume Po », già approvato dalla Camera dei deputati. La 5^a Commissione ha già espresso parere favorevole.

Prego il senatore Grossi di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

G R O S S I, relatore alla Commissione. Con la legge 22 novembre 1962, n. 1708, si intese facilitare la navigazione sul Po proibendo la costruzione di nuovi ponti in chiatte e stabilendo la costruzione di 6 ponti, con uno stanziamento di 5 miliardi. Tale cifra risultò poi insufficiente e con legge 7 ottobre 1964, n. 1506, si fissò un ulteriore stanziamento di 2 miliardi per il completamento dei lavori. Cosa sia successo dal '64

8^a COMMISSIONE

57° RESOCONTO STEN. (10 luglio 1974)

ad oggi non è facile indovinarlo; è chiaro però che i mezzi non sono stati sufficienti per cui i ponti — non tutti, ma sicuramente almeno tre — non sono stati completati. Per questo è stato presentato questo disegno di legge che autorizza una ulteriore spesa di 4 miliardi di lire per il completamento di questi ponti. Pur dovendo esprimere qualche dubbio sulla congruità della integrazione di spesa proposta, anche in considerazione della nota lievitazione dei costi (oggi un ponte completo viene a costare intorno ai quattro miliardi, quanto lo stanziamento previsto nel disegno di legge in esame, per cui c'è da augurarsi che le opere mancanti siano davvero poche), sollecito la Commissione ad approvare il disegno di legge in esame, con la raccomandazione per il Governo di procedere opera per opera in modo di non avere sei ponti tutti in fase di completamento ma nessuno finito.

P R E S I D E N T E. Dichiaro aperta la discussione generale.

M I N G O Z Z I. Il Gruppo comunista non si oppone al provvedimento in esame in quanto esso prevede il completamento di opere più volte sollecitate sia dagli enti locali, sia dalle popolazioni interessate. Dobbiamo però esprimere una protesta per il fatto che troppo spesso ci troviamo di fronte a finanziamenti parziali ed inadeguati.

Per questo disegno di legge, come ha rilevato anche l'onorevole relatore, le cose non cambiano.

Si era previsto uno stanziamento di due miliardi e oggi, a distanza di dodici anni, un ulteriore stanziamento di quattro miliardi. È evidente che i ritardi nella realizzazione delle opere hanno contribuito a determinare questa situazione ed occorre che i tempi di completamento delle opere di cui si discute siano per quanto possibile accelerati. Si tenga presente che si tratta di lavori che interessano la zona del Polesine, un'area economicamente depressa colpita da un pauroso dissesto idrogeologico. L'altro ramo del Parlamento aveva richiamato l'esigenza del consolidamento del ponte di Corbole e la

necessità di un suo sovralzo; anche questo un problema che esiste ma è certo comunque che l'opera più urgente riguarda la costruzione del ponte di Polesella in sostituzione di quello di barche su cui insiste un traffico molto intenso (1.500 veicoli giornalieri), in conseguenza del quale sono morte già cinque persone, e dove non possono passare i veicoli con peso superiore ai 200 quintali, con gravi e facilmente immaginabili conseguenze.

Per queste ragioni, che sottolineano l'urgenza e l'importanza delle opere in questione, il Gruppo comunista voterà a favore; vorrebbe però che il rappresentante del Governo ci assicurasse, in quanto lo stesso relatore non è stato in grado di farlo, che questo sarà l'ultimo stanziamento che ci dovrebbe permettere di ultimare le opere e di costruire il nuovo ponte. Il preciso impegno che il Governo dovrebbe assumere di fronte al Parlamento è di accelerare al massimo i tempi per il completamento delle opere in questione anche in rapporto al continuo aumento dei costi. Con queste raccomandazioni e richieste dichiariamo il nostro voto favorevole.

S A M O N A. Una mia personale raccomandazione dello stesso genere è che si facciano gli imbocchi a questi ponti in modo logico. Lo so, è difficile, ma bisogna provvedere affinché l'imbocco avvenga in modo razionale in rapporto alla circolazione dei veicoli. Questo è un impegno che il Governo deve assumere, perchè così come sono attualmente questi imbocchi possono essere la causa di gravi incidenti stradali.

C R O L L A L A N Z A. Dichiaro che voterò a favore del disegno di legge.

S A N T A L C O. Dichiaro che voterò a favore del provvedimento.

G R O S S I, *relatore alla Commissione.* Il relatore non ha nulla da aggiungere.

A R N A U D, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ho preso atto di que-

ste raccomandazioni, che sono pertinenti e logiche, e mi impegno per quanto riguarda la volontà politica; naturalmente, io non sono un tecnico, non potrei mai addentrarmi in quelle che sono considerazioni di natura tecnica.

Riguardo alla domanda che mi avete posto, se si tratta dell'ultimo stanziamento per la costruzione dei ponti stabili sul fiume Po, non mi sento di dare una risposta assoluta, trattandosi di un provvedimento che è stato varato e studiato, è arrivato al Parlamento in gennaio e già evidentemente era stato conteggiato, credo, nell'autunno dell'anno precedente. Quindi, non vorrei assumere un impegno in modo assoluto, però mi auguro che effettivamente questo stanziamento sia l'ultimo.

Il Governo è pertanto favorevole e sollecita l'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire quattro miliardi per la costruzione ed il completamento a totale carico dello Stato ed a cura del Ministero dei lavori pubblici dei sei ponti stabili sul Po, di cui alle leggi 22 novembre 1962, n. 1708, 7 ottobre 1964, n. 1056 e 5 maggio 1966, n. 264, e per gli eventuali ulte-

riori oneri dipendenti dalla costruzione e dal completamento dei predetti ponti.

La spesa, indicata nel primo comma, sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nell'anno finanziario 1974 in ragione di lire un miliardo e negli anni 1975 e 1976 in ragione di lire un miliardo e cinquecento milioni ciascuno.

(È approvato).

Art. 2.

All'onere di lire 1.000 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1974 si provvede mediante riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto nel capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo, destinato a far fronte agli oneri dipendenti dai provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,40.