

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

68° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 GENNAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione congiunta e rinvio:

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596) (D'iniziativa dei senatori Cengarle ed altri);

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378) (D'iniziativa del senatore Pinna):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1111, 1114, 1115 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES . . .	. . . 1114, 1115
CROLLALANZA . . .	. . . 1113, 1114
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti . . .	. . . 1112, 1113, 1114 e <i>passim</i>
GROSSI . . .	. . . 1116, 1117
MADERCHI . . .	. . . 1113, 1114, 1115 e <i>passim</i>
PACINI, relatore alla Commissione . . .	. . . 1113, 1114 1115 e <i>passim</i>
SAMONÀ . . .	. . . 1115, 1117

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Classificazione in seconda categoria del torrente Lamasinata e delle relative opere a difesa della città di Bari » (1265) (D'iniziativa del senatore Crollalanza):

PRESIDENTE, relatore alla Commissione . . .	Pag. 1109, 1110
ARNAUD, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . .	. . . 1109
CROLLALANZA . . .	. . . 1110
MADERCHI . . .	. . . 1110
SALERNO . . .	. . . 1110
SAMONÀ . . .	. . . 1110

Rinvio della discussione:

« Assunzione in gestione diretta dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di servizi appaltati » (1580):

PRESIDENTE . . .	. . . 1111
PISCITELLO . . .	. . . 1111

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . .	. . . 1106, 1108, 1109
FRACASSI, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni . . .	. . . 1106, 1107, 1108
MADERCHI . . .	. . . 1107, 1108

La seduta ha inizio alle ore 10,45.

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interrogazione dei senatori Cebrelli ed altri. Ne do lettura:

CEBRELLI, MADERCHI, SGHERRI, MINGOZZI, CAVALLI, SEMA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se corrispondono a verità le notizie recentemente apparse sulla stampa circa una ristrutturazione in aumento delle tariffe telefoniche e di un nuovo rincaro delle tariffe postali.

A nessuno può sfuggire la gravità di tale fatto, che graverebbe ancora sul costo della vita, determinerebbe una nuova spinta inflazionistica, inciderebbe sui bilanci, già duramente colpiti, di milioni di cittadini e creerebbe ulteriori difficoltà economiche, specialmente alle piccole e medie aziende

Non è certo attraverso tale tipo di decisioni verticistiche assunte fuori da ogni controllo del Parlamento che si supera la crisi delle poste, che già tanto danno ha creato al Paese, sia per la corrispondenza personale che per le comunicazioni commerciali, economiche, eccetera, nè, tanto meno, si risolve il disservizio telefonico, per il quale a nulla è valsa la recente ristrutturazione tariffaria, stante il fatto che la SIP ha rastrellato ingenti capitali per investirli in tutt'altra direzione che quella del miglioramento del servizio. Ne è prova il fatto delle continue lamentele dei cittadini verso la SIP, la quale intende operare ora aumenti tariffari quando ancora deve rispettare le convenzioni firmate con il Ministero: ne fanno fede le migliaia di domande rimaste inevase da mesi, per non dire da anni.

Nel caso in cui dette notizie rispondano a verità, si chiede, infine, di sapere le decisioni alle quali intende pervenire il Ministro.

(3 - 1336)

F R A C A S S I, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Prima di rispondere all'interrogazione debbo comunicare che l'onorevole Ministro, così come promesso la settimana scorsa, avrebbe voluto farlo personalmente, ma, per impegni sopraggiunti, non ha avuto la possibilità di intervenire alla odierna seduta della Commissione, ragione per cui ha conferito a me il relativo incarico. Egli si riserva però di fornire alla Commissione ulteriori, maggiori elementi, in sede di esame del bilancio delle poste e telecomunicazioni.

Ciò premesso, onorevole Presidente e onorevoli senatori, debbo dire che risponde a verità che la SIP, richiamandosi alla disposizione contenuta nell'articolo 49 della convenzione di base con la Società concessionaria dell'esercizio telefonico ha chiesto un adeguamento delle vigenti tariffe telefoniche (e, a tale proposito, ricordo a me stesso ed alla Commissione come il suddetto articolo 49 stabilisca, al secondo comma, che allo scadere del primo anno dalla data di entrata in vigore della convenzione di cui sopra le tariffe di canone saranno soggette a revisione per essere adeguate all'effettivo costo industriale dei servizi, anche in relazione allo sviluppo di impianti conseguente alla esecuzione di programmi previsti dal piano regolatore, tenendo presente, ove occorra, tutti gli elementi comparativi di costi e di rendimento di analoghi servizi all'estero. Al comma successivo, poi, viene anche aggiunto che le tariffe di canone verranno sottoposte a periodiche revisioni, ogni due anni, ma che comunque vi si potrà procedere anche prima di tale periodo).

Si precisa al riguardo che in rapporto a tale istanza e alla pesante situazione congiunturale la quale, nel momento attuale, incide sensibilmente anche nel settore telefonico, l'Amministrazione, avuto anche riguardo alle preoccupate dichiarazioni rese dall'IRI in ordine ad una riduzione dei programmi di investimento interessanti il servizio telefonico, ha ritenuto necessario ed urgente compiere una preliminare ed accurata indagine sulla situazione economico-finanziaria della Concessionaria SIP. Ciò al fine di ricavare gli indispensabili elementi

8ª COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

di valutazione e di giudizio sugli interventi e sulle iniziative da assumere per ricondurre a normalità i cicli di produzione e di sviluppo previsti nei piani pluriennali elaborati dalla Società a norma delle convenzioni.

Da tale indagine — prevista anche dal citato articolo 49 della convenzione tra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la SIP — è in effetti risultato che la gestione del servizio telefonico risente, nelle presenti circostanze, degli effetti decisamente negativi del generale stato dell'economia nazionale, in quanto l'onere del servizio risulta in costante aumento per la presenza di numerosi fattori incidenti, tra i quali i notevoli continui aumenti dei costi delle apparecchiature e delle installazioni e degli oneri di gestione (manutenzione, esercizio, spese di personale, eccetera).

In sostanza, le verifiche eseguite hanno dimostrato che la Società concessionaria, pur avendo rispettato gli obblighi della convenzione principale e di quelle aggiuntive, ed in particolare della convenzione 12 agosto 1972, è stata costretta a provvedere in misura insufficiente alla manutenzione ed all'ammortamento. Ciò soprattutto allo scopo di non rallentare o pregiudicare il ritmo di accrescimento degli impianti, fissato — dalla precitata convenzione del 1972 — in 800 mila nuovi abbonati all'anno, di cui almeno il 30 per cento nel Mezzogiorno.

Il risultato sinora conseguito rischia, però, di essere compromesso dall'aggravarsi di una situazione, che è caratterizzata sempre più dal deprezzamento del valore reale delle tariffe in vigore (oltre che dai già menzionati fatti congiunturali) e dalla conseguente diminuzione della disponibilità dei mezzi economici e finanziari necessari per realizzare gli impianti destinati a soddisfare la domanda di servizi.

Al riguardo giova sottolineare che la Società ha effettuato, negli ultimi due anni, un numero di allacciamenti del 50 per cento superiore a quello del biennio precedente con un investimento, rispettivamente, di miliardi 1.111 e 548; ciò nonostante la domanda continua a mantenersi elevata, anche in relazione al contenuto livello tariffario in atto.

In proposito si ricorda che negli altri Paesi europei la revisione delle tariffe viene operata con frequenza assai maggiore, con la conseguenza che i relativi livelli tariffari sono giunti — per quanto riguarda le tariffe urbane — a valori multipli di quelli italiani.

Mi sembra che nei giorni scorsi anche la Svezia abbia dovuto procedere ad una revisione delle tariffe.

M A D E R C H I. La Svezia, che ha la stessa economia dell'Italia...

F R A C A S S I, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Nessuno afferma che si tratti della stessa situazione economica.

M A D E R C H I. Allora perchè parlarne?

F R A C A S S I, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Riferivo quanto accade negli altri Paesi europei, facendo l'esempio della Svezia, della quale avevo letto appunto una decina di giorni fa.

Di fronte a tali obiettive difficoltà, l'Amministrazione ha ritenuto necessario rendere edotti dei risultati della indagine il Comitato interministeriale per la programmazione economica ed il Comitato interministeriale dei prezzi, per un esame approfondito dei sistemi e dei mezzi idonei a superare i pericoli di una possibile crisi del settore telefonico.

È ovvio che ogni decisione in merito alla situazione telefonica sarà condizionata al previo impegno di un sostanziale ed effettivo miglioramento delle condizioni di esercizio delle reti e degli impianti, e alla osservanza dei precisi obblighi di convenzione circa lo sviluppo e il potenziamento del servizio, nel quadro dei piani pluriennali già predisposti, in modo da garantire il mantenimento dei livelli di occupazione di tutto il settore industriale che opera nel campo delle telecomunicazioni, e possibilmente un suo ulteriore rilancio.

8ª COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

Per quanto concerne, poi, il settore postale si fa presente che l'Amministrazione, nel quadro dei provvedimenti intesi al risanamento della gestione aziendale, secondo le linee indicate nel piano quinquennale 1974-1978, ed al fine di ricercare una soluzione che permetta di ridurre i pesanti squilibri della gestione medesima, resi sempre più accentuati dal crescente divario fra costi e ricavi, ha posto allo studio un progetto di ristrutturazione tariffaria che si basa sia su un graduale aumento dei livelli tariffari, sia su una generale revisione del vigente sistema di tariffe per l'interno, allo scopo di realizzare anche una semplificazione nelle numerose voci esistenti.

Con tale progetto si tende ad ottenere non solo una riduzione del *deficit* di bilancio dilatatosi oltre misura negli ultimi anni, ma ad evitare che ulteriori aggravii del servizio postale vengano a cadere su tutta la collettività piuttosto che sui diretti utenti del servizio.

D'altro canto, com'è noto, la misura delle vigenti tariffe è rimasta pressochè invariata dal 1967, salvo taluni modesti ritocchi relativi a voci secondarie, malgrado il notevole aumento dei costi di esercizio dovuti in gran parte ai provvedimenti legislativi che hanno migliorato il trattamento economico del personale.

Agli onorevoli interroganti devo infine ricordare che il problema è stato considerato dalla loro parte politica, perchè lo stesso onorevole Barca — che, se non vado errato, è vice Presidente del Gruppo parlamentare comunista della Camera dei deputati — si è espresso, in un convegno dei lavoratori comunisti del settore delle telecomunicazioni tenutosi alle Frattocchie il 30 ottobre 1974, in questi termini: quanto alla questione delle tariffe, la SIP chiede, come è noto, un aumento del 100 per cento. Non si tratta (sono parole testuali pronunciate dall'onorevole Barca) di essere contrari in modo aprioristico e globale ad una discussione di merito, ma di verificare i costi e di privilegiare l'uso sociale e collettivo dei telefoni, ipotizzando tra l'altro una riduzione

del prezzo delle comunicazioni telefoniche fatte con apparecchi pubblici.

Infatti, nell'ultima parte del mio intervento, viene proprio tenuto presente questo consiglio così autorevole che ci viene dall'onorevole Barca; mi riferisco alla dichiarazione che egli — ripeto — ebbe a rilasciare in un convegno tenuto alle Frattocchie.

Altro non debbo aggiungere.

M A D E R C H I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

M A D E R C H I. Onorevole Presidente, risulta dalla risposta che ho avuto all'interrogazione da me presentata insieme ad altri colleghi che effettivamente il Governo intende accedere alle richieste avanzate dalla SIP, anche se gli accertamenti che sono stati esperiti hanno portato alla conclusione che la SIP non rispetta gli obblighi assunti.

F R A C A S S I, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Ho dichiarato il contrario.

M A D E R C H I. Da quello che ha detto risulta questo. La SIP ha trascurato le manutenzioni; ella infatti ha dichiarato che le manutenzioni non sono state fatte, che sono state trascurate e che da parte della stessa SIP non si è potuto provvedere agli ammortamenti che era necessario compiere. In altri termini, nell'esercizio e nell'attività di gestione, questa società sta compiendo degli illeciti, pur giustificandosi con le difficoltà e con gli aumenti del costo delle apparecchiature e degli impianti, che poi sono pagati da coloro i quali chiedono di essere allacciati, e sono pagati in maniera estremamente salata, con delle tariffe che niente hanno a che fare con l'effettivo costo: chiedere un allacciamento viene a costare 50.000 lire, mentre sappiamo che un palo ed il lavoro per piantarlo non costano certo 50 mila lire.

Il Governo si dichiara disposto a considerare l'opportunità di pervenire ad un aumento. Secondo noi il problema si pone in

maniera del tutto diversa, tenendo conto, fra l'altro, che lo Stato ha la possibilità di intervenire efficacemente utilizzando bene e fino in fondo gli strumenti che in questo campo ha a sua disposizione. Intanto ha l'azienda statale dei servizi telefonici; in secondo luogo, dispone di quell'organizzazione di controllo che è l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, che purtroppo in questo momento non funziona e che è stato messo in frigorifero, per cui nei confronti della SIP non viene esercitato alcun controllo, e ciò per una scelta politica effettuata dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Tale istituto si limita a ricevere i progetti e le proposte che vengono elaborati dalla stessa SIP e non si cura invece di elaborare progetti e proposte da sottoporre alla SIP.

Quindi, tutto il problema, secondo noi, va visto e considerato sotto un altro aspetto, quello di una migliore utilizzazione degli strumenti di controllo e di intervento che il Ministero delle poste ha a disposizione per indurre la SIP a rispettare gli impegni e ad ottemperare agli obblighi che si è assunta; successivamente occorre considerare quella parte della convenzione, che consente di riesaminare le tariffe. Per quanto riguarda l'impegno che ogni aumento sarà collegato all'assolvimento di quanto precedentemente stabilito mi rifaccio a quello che ho già detto; ci sono già le condizioni perchè ogni aumento sia negato; quando saranno fatte modificazioni ed ammortamenti secondo le norme della convenzione si potrà forse cominciare a fare il discorso della revisione delle tariffe.

Circa il progetto di revisione delle tariffe postali pensiamo che, nel quadro dell'indagine che abbiamo in corso per sceverare un po' tutta questa materia molto ingarbugliata, sarà opportuno conoscere i criteri in base ai quali si pensa di andare alla revisione delle tariffe, e sarà nostra cura sollevare il problema in quella sede nel momento opportuno.

Infine, per quanto riguarda il riferimento che l'onorevole Sottosegretario ha voluto fare alle dichiarazioni dell'onorevole Barca,

vorrei dire che quello che quest'ultimo ha dichiarato, soprattutto al di fuori delle sedi parlamentari ci interessa fino ad un certo punto; in questa occasione ciò che attira la nostra attenzione è la discussione tra il Governo e i rappresentanti del Gruppo del Partito comunista italiano al Senato.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento di interrogazioni è esaurito.

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Classificazione in seconda categoria del torrente Lamasinata e delle relative opere a difesa della città di Bari » (1265), d'iniziativa del senatore Crollanza

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classificazione in seconda categoria del torrente Lamasinata e delle relative opere a difesa della città di Bari », d'iniziativa del senatore Crollanza.

Ricordo che nella seduta del 15 gennaio scorso il disegno di legge è stato esaminato in sede referente e che la Commissione, con l'avviso favorevole del Governo, ne ha chiesto l'assegnazione in sede deliberante. La richiesta è stata accolta dal Presidente del Senato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

A R N A U D , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Ministero dei lavori pubblici esprime parere positivo al passaggio del torrente Lamasinata dalla terza alla seconda categoria, limitatamente però alla classificazione delle relative opere idrauliche. Qualche perplessità invece, anzi qualcosa di più di qualche perplessità investe il secondo articolo del disegno di legge, del quale chiediamo la soppressione; la Ragioneria generale dello Stato ha in proposito espresso avviso contrario anche perchè esiste, presso il Ministero del tesoro, una commissione di studio che è incaricata

di formulare un apposito disegno di legge per regolare tutta la materia. Per quanto riguarda l'articolo 3 non c'è nessuna obiezione, per cui la proposta del Governo sarebbe la seguente: modificare l'articolo 1 in questo senso: « Le opere idrauliche relative alla sistemazione del torrente Lamasinata già di terza categoria, sono dichiarate di seconda categoria »; sopprimere l'articolo 2, mantenere l'articolo 3.

C R O L L A L A N Z A . Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per avere espresso a nome del Ministero parere favorevole a quella che è la parte sostanziale del disegno di legge, cioè il passaggio dalla terza alla seconda categoria delle opere idrauliche concernenti il torrente Lamasinata. Ciò significa in pratica assicurare la buona manutenzione di queste opere; oggi infatti le opere di canalizzazione non hanno quella manutenzione necessaria a mantenerle in efficienza per poter difendere dalle alluvioni la città di Bari.

Per quanto riguarda l'articolo 2 ricordo che esso tende a superare le opposizioni avanzate dai frontisti e dallo stesso comune di Bari alla richiesta di contributi. Essendo venuto a conoscenza dell'esistenza di trattative in corso tra il Ministero del tesoro e il Ministero dei lavori pubblici, in relazione anche ai grossi problemi della difesa del suolo e della disciplina delle acque, che portano ad interpretazioni molto più ampie in materia di intervento dello Stato per la difesa del suolo e la salvaguardia dal dissesto idrogeologico della montagna e avendo preso atto delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario, ritengo che effettivamente il disegno di legge possa conservare il suo valore e la sua finalità primaria anche con la soppressione dell'articolo 2.

M A D E R C H I . Mi sembra che le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario siano tali da farci ritenere giusta la linea che abbiamo seguito finora col chiedere l'assegnazione del disegno di legge in sede deliberante. Ora, approvando l'emendamento al-

l'articolo 1 e la soppressione dell'articolo 2, si potrà senz'altro approvare il provvedimento stesso.

S A M O N A . Vorrei aggiungere, data l'esistenza di una commissione di studio che si sta adoperando per dirimere il problema, che non è esclusa la possibilità che i frontisti abbiano avuto benefici dalla rettifica del corso del torrente. In casi analoghi infatti i benefici sono stati addirittura enormi, poiché, allontanando il corso del fiume, il terreno diventa edificabile: ciò è avvenuto, ad esempio, a Villa San Giovanni, dove l'allontanamento di un torrente ha portato grossi vantaggi a quelli che erano i frontisti.

C R O L L A L A N Z A . Desidero chiarire che gli studi in corso da parte del Ministero del tesoro e di quello dei lavori pubblici tendono ad abolire, per le opere idrauliche, ogni contributo cosiddetto di miglioria, dato che lo Stato spende più di quanto incassa attraverso tali contributi; il che costituisce una dimostrazione concreta di quanto sia stato finora inefficace il sistema adottato, e grazie al quale lo Stato non solo non guadagna nulla ma perde del denaro in complicate procedure amministrative.

S A L E R N O . Anche il Gruppo democratico cristiano voterà a favore degli emendamenti proposti dall'onorevole sottosegretario Arnaud.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Poiché nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Considerato quanto previsto dal testo unico delle leggi sulle opere idrauliche approvato con regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, successivamente modificato dalla legge 13 luglio 1911, n. 774, il torrente Lamasinata,

8ª COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

unitamente al relativo canale collettore delle sue acque, è classificato nelle opere idrauliche di seconda categoria.

Ricordo che è stato proposto dal Governo il seguente emendamento:

Sostituire il testo dell'articolo 1 con il seguente:

« Le opere idrauliche relative alla sistemazione del torrente Lamasinata, già classificate di terza categoria, sono dichiarate di seconda categoria ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Art. 2.

Stante il carattere delle opere eseguite lungo il corso del torrente Lamasinata, i titolari di notifiche per il pagamento di contributi per le opere di manutenzione ad essi addebitati — notifiche avverso le quali sono state presentate, nei termini, opposizioni — sono esentati da tali pagamenti.

L'onorevole Sottosegretario di Stato propone un emendamento soppressivo dell'intero articolo.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale emendamento soppressivo.

(È approvato).

Art. 3.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge:

« Assunzione in gestione diretta dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di servizi appaltati » (1580)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Assunzione in gestione diretta dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di servizi appaltati ».

Si tratta di un provvedimento di notevole impegno che è molto sollecitato da parte del personale interessato. Purtroppo, però, il relatore, senatore Santalco, non può oggi partecipare ai nostri lavori a causa di una indisposizione: proporrei allora, per guadagnare tempo e trattandosi di un provvedimento da affrontare con particolare impegno e senso di responsabilità, di istituire una Sottocommissione, incaricandola di approfondire la materia e di esaminare gli emendamenti proposti per poi elaborare un testo da sottoporre alla Commissione.

P I S C I T E L L O. Noi siamo d'accordo.

P R E S I D E N T E. Allora prego i vari Gruppi politici di designare un proprio rappresentante per la Sottocommissione, che sarà presieduta dal relatore.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Seguito della discussione congiunta e rinvio dei disegni di legge:

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596), d'iniziativa dei senatori Cengarle ed altri;

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378), d'iniziativa del senatore Pinna

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione con-

giunta dei disegni di legge: « Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli »; « Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi », d'iniziativa dei senatori Cengarle, Togni, Treu, Pacini e Calvi; « Norme di sicurezza per gli autoveicoli », d'iniziativa del senatore Pinna.

Come i colleghi ricorderanno, la discussione si svolge sul testo del disegno di legge n. 855, nel quale si è proposto di assorbire i disegni di legge n. 596 e 1378. Finora è stato approvato l'articolo 1 nel testo sostitutivo proposto dalla Sottocommissione; è stato soppresso l'articolo 2; sono stati approvati gli articoli 3, 4, 5 e 6, senza modifiche, nonchè l'articolo 7 modificato nel secondo comma; è stato approvato l'articolo 8 nel testo sostitutivo proposto dalla Sottocommissione, nonchè l'articolo 8-ter, sempre proposto dalla stessa. Erano stati accantonati l'articolo 1-bis, proposto dal relatore, e l'articolo 8-bis, proposto dalla Sottocommissione.

La discussione, nella precedente seduta, venne rinviata in sede di discussione dello emendamento, proposto sempre dalla Sottocommissione, sostitutivo del primo comma dell'articolo 9; articolo del quale, per maggiore chiarezza, do nuovamente lettura:

Art. 9.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli non si applicano per i veicoli appartenenti alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco, alla Croce rossa italiana e al Corpo forestale dello Stato, nonchè per i veicoli immatricolati in Italia con targhe « CD » oppure « EE ».

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 2, 4, 5, 6 e 7 si applicano per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti dall'articolo 8.

La disposizione dell'articolo 3 si applica per i veicoli nuovi che saranno immatrico-

lati dopo un anno dalla data di pubblicazione della presente legge.

Il comma che si propone in sostituzione del primo e così formulato:

« Le disposizioni di cui ai precedenti articoli non si applicano per i veicoli appartenenti alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco e al Corpo forestale dello Stato, nonchè per i veicoli immatricolati in Italia con targhe « CD » oppure « EE ». Le predette disposizioni si applicano alle autobus in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli ».

D E G A N, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come gli onorevoli senatori certo ricordano, mi ero riservato di approfondire alcuni aspetti concernenti gli articoli 1-bis e 8-bis, proposti rispettivamente dal relatore e dalla Sottocommissione, nonchè l'articolo 9, per quanto attiene alle eccezioni all'applicazione delle norme in esame.

Si primi due articoli, avendo opportunamente approfondito la materia, sono in grado di sciogliere la riserva in senso positivo. Per quanto riguarda gli pneumatici, esiste un regolamento che proprio nelle scorse settimane ha iniziato il suo *iter* per divenire punto di riferimento per la legislazione dei vari Stati aderenti al Comitato dei trasporti di Ginevra: mi sembra quindi senz'altro opportuno che, anche in riferimento a tali adempimenti di natura internazionale — che, se non sono vincolanti, rappresentano una opportuna unificazione delle norme di sicurezza — anche per quanto riguarda gli pneumatici — si prenda atto della situazione, e venga quindi approvato l'articolo 1-bis.

Per quanto riguarda l'articolo 8-bis, anche in questo caso, approfondito il problema, è apparso opportuno prevedere la possibilità, per il Ministro dei trasporti, di stabilire con propri decreti le caratteristiche costruttive degli autobus. Non dobbiamo infatti dimenticare che è entrata in vigore la legge 15 febbraio 1974, n. 36, che divide gli autobus in tre categorie, per cui la norma appare senz'altro opportuna.

8ª COMMISSIONE

68º RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

In sede di coordinamento, inoltre, dovrà essere modificato il secondo comma dell'articolo 9 in modo che contenga un riferimento a tutti quegli articoli i quali prevedono norme di applicazione.

Circa la questione dei veicoli appartenenti alle Forze armate, si propone in sostanza di fare riferimento al codice della strada, ripetendone appunto l'apposita formula, contenuta nell'articolo 94; per cui la norma reciterebbe come segue: « I veicoli delle Forze armate, dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco, della Croce Rossa Italiana e del Corpo forestale dello Stato, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive, in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli ».

Per quanto riguarda l'articolo 10-ter va bene così come è stato proposto dalla Sottocommissione con una avvertenza: va premesso al testo il riferimento al primo comma dell'articolo 12 della legge n. 942 del 27 dicembre 1973.

Infine mi sembrerebbe opportuno, al primo comma dell'articolo 10-ter, fissare al 1º gennaio non del 1976, ma del 1977 la data di entrata in vigore delle disposizioni ivi contenute.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Mi dichiaro d'accordo per quanto riguarda le proposte fatte dal Sottosegretario; vorrei soltanto fare riferimento ad una sua osservazione per quanto riguarda l'articolo 8-bis che parla delle caratteristiche costruttive degli autobus. Il rappresentante del Governo ha ricordato la legge del 25 febbraio 1974, n. 38; potrebbe forse essere opportuno inserire il riferimento alla suddetta legge proprio nel testo dell'articolo 8-bis.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Avevo immaginato che sarebbero state poste questioni in via subordinata; ho fatto quindi predisporre un testo che faccia riferimento preciso alla legge n. 38. L'articolo reciterebbe così: « il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche costruttive degli autobus in relazione

all'uso al quale sono destinati in applicazione della legge 25 febbraio 1974, n. 38.

C R O L L A L A N Z A . Vorrei un chiarimento; questo articolo 8-ter considera anche la sagoma degli autobus?

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Si riferisce soltanto alle caratteristiche degli autobus non ai piani biassiali; questo aspetto non è previsto dall'articolo.

C R O L L A L A N Z A . Noi dobbiamo attenerci ai deliberati internazionali; questi ultimi hanno modificato le sagome dei grossi mezzi di trasporto per merci e passeggeri, cioè degli autobus?

M A D E R C H I . Per gli autobus prevediamo ancora 11 metri di ingombro.

C R O L L A L A N Z A . Sono ancora pochi.

M A D E R C H I . Le nostre curve sono strette.

C R O L L A L A N Z A . Se va Norimberga trova le curve più strette di Roma, dico Norimberga per dire una città straniera. Anche in città della Francia è lo stesso.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Bisogna che lei tenga presente che l'aspetto di cui parla è presente in un certo senso nell'emendamento presentato dal rappresentante del Governo. C'è il riferimento alla legge 25 febbraio 1974, n. 38, ed anche agli accordi comunitari; evidentemente se il Ministro dei trasporti emette un decreto che è in relazione ad accordi comunitari potrà anche in quella sede tenere conto delle caratteristiche. Credo che in questo senso l'articolo sia abbastanza ampio anche dal punto di vista interpretativo.

C R O L L A L A N Z A . Il Sottosegretario conferma questa interpretazione?

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il problema sollevato da lei è di

8^a COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

notevole impegno. Qui facciamo riferimento ad autobus, quindi al trasporto di persone. Per le modificazioni che sono state precedentemente proposte riguardanti mezzi che portavano sia persone che merci sono appunto recepite le indicazioni internazionali. Devo dire che non mi pare che l'articolo così proposto possa assorbire il trasporto merci.

M A D E R C H I . Stiamo parlando di trasporto di persone.

D E G A N , sottosegretario di Stato per i trasporti. L'altro tema è notevole e dovrà essere affrontato.

C R O L L A L A N Z A . Rimane un tema aperto.

P A C I N I , relatore alla Commissione. Volevo chiedere un chiarimento al rappresentante del Governo per quanto riguarda l'articolo 9. Nel testo da lui proposto, si ripete l'indicazione della Croce rossa tra gli autoveicoli che sono soggetti eventualmente ad alcune limitazioni. Vorrei domandare se, mantenendo il testo proposto dal Sottosegretario, si può aggiungere anche l'ultima parte dell'articolo 9 proposta dalla Sottocommissione, cioè: « le predette disposizioni si applicano alle autoambulanze in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli ». Perché il problema non riguarda solo la Croce rossa, ma, tutte le associazioni di assistenza. Quindi, direi che si può mantenere il testo del Sottosegretario e l'ultima parte dell'articolo 9.

C R O L L A L A N Z A . Ci vuole un termine generico.

P A C I N I , relatore alla Commissione. Si può togliere « Croce rossa » dal testo del rappresentante del Governo lasciando l'ultimo comma dell'articolo 9 proposto dalla Sottocommissione.

P R E S I D E N T E . Ricapitolando, il Governo propone di sostituire il primo com-

ma con quest'altro: « I veicoli delle Forze armate e dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco, della Croce rossa italiana e del Corpo forestale dello Stato qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli ».

Quindi, il relatore, senatore Pacini, propone che venga soppresso: « della Croce rossa italiana » e aggiunto il periodo: « le predette disposizioni si applicano alle autoambulanze in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli »; senza che in questo modo venga specificato « Croce rossa », per cui la norma si deve intendere riferita alle autoambulanze di qualsiasi ente; mi pare sia una cosa logica.

A V E Z Z A N O C O M E S . Stavo suggerendo che era più semplice invece di « mezzi della Croce rossa », mettere « autoambulanze ».

P R E S I D E N T E . Allora, il comma, che dovrei mettere ai voti se la Commissione consente, è questo: « I veicoli delle Forze armate e dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco e del Corpo forestale dello Stato, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli ».

Nello stesso comma si propone di aggiungere: « le suddette disposizioni si applicano alle autoambulanze in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli ».

D E G A N , sottosegretario di Stato per i trasporti. Si potrebbe anche dire: « le disposizioni contenute negli articoli ».

P A C I N I , relatore alla Commissione. Non so se dal punto di vista giuridico sia esatto; si potrebbe dire: « le predette disposizioni invece si applicano ad autoambulanze ».

8^a COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

P R E S I D E N T E . Facciamo un comma distinto: « Le disposizioni di cui ai precedenti articoli si applicano alle autoambulanze in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, vorrei fare una proposta; se il testo relativo alle forze armate anzichè metterlo all'inizio dell'articolo, si mettesse in fondo: « le disposizioni si applicano alle autoambulanze in quanto compatibili con le particolari esigenze di tali veicoli ». Si potrebbe mettere poi il testo relativo alle Forze armate, risulterebbe meglio.

M A D E R C H I . Si potrebbero aggiungere, in coda all'elenco degli enti, le parole: « e le autoambulanze ».

P R E S I D E N T E . Vuol rileggere la formulazione dell'emendamento?

M A D E R C H I . « I veicoli delle Forze armate dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco, del Corpo forestale dello Stato nonché le autoambulanze, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Va bene. Non insisto.

A V E Z Z A N O C O M E S . La dizione è ancora molto elaborata e poco chiara, per cui si presta sempre ad errori di interpretazione. Io riterrai più opportuno iniziare nominando subito gli speciali veicoli in dotazione alle Forze armate e via dicendo, in modo da evitare ogni confusione con mezzi normali, anche se aventi particolari caratteristiche. Le Forze armate, cioè, hanno anche mezzi come *jeeps*, *gipponi*, macchine private, sulle quali sono montati determinati attrezzi...

S A M O N A . Mi sembra più chiara l'altra formulazione.

M A D E R C H I . Oltretutto crea meno problemi.

S A M O N A . Le « pantere » della polizia, ad esempio, passerebbero per autoveicoli speciali, mentre sono macchine come tutte le altre.

M A D E R C H I . Deve trattarsi di speciali caratteristiche costruttive, che non hanno naturalmente le macchine di serie.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Mi rimetto al Presidente.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo del primo comma nella formulazione concordata letta dianzi dal senatore Maderchi.

(E approvato).

Prima di passare all'esame della restante parte dell'articolo 9 è opportuno esaminare l'articolo 1-bis, proposto dal relatore e che avevamo in precedenza accantonato. L'eventuale approvazione di tale articolo comporterebbe infatti l'inserzione di un richiamo nel secondo comma dell'articolo 9.

Do lettura del suddetto articolo aggiuntivo:

Art. 1-bis.

Gli pneumatici degli autoveicoli, dei *loveicoli*, dei *motoveicoli* nonché dei rimorchi di autoveicoli debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

M A D E R C H I . Sempre in linea con le osservazioni di fondo avanzate sulle norme in esame, che hanno il pregio di essere abbastanza coerenti e vicine agli orientamenti del nostro Gruppo, sul piano tecnico, pur contrastando fortemente con la situazione economica e con ciò che noi riteniamo debba essere fatto in un momento di particolare crisi della nostra economia, dobbiamo dichiararci contrari all'articolo 1-bis,

8^a COMMISSIONE

68° RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

che non servirebbe ad altro che a rendere tutto più complicato e, soprattutto, annullerebbe la possibilità, per una serie di piccole industrie, soprattutto artigianali, di proseguire la loro attività di ricostruzione di pneumatici; cosa che in questo momento non è assolutamente pensabile. Un'altra conseguenza sarebbe data dal fatto che tutta quella piccola utenza la quale non fa grandi viaggi ma si limita a recarsi al lavoro — operai, piccoli impiegati, eccetera — e che usa in genere le gomme ricostruite, non quelle nuove, sarebbe costretta a procedere al cambio delle stesse, spendendo decine di migliaia di lire anche nel caso di piccole cilindrate. Si creerebbe, pertanto, una situazione di estrema difficoltà, che non possiamo ignorare.

Ad ogni modo, qualora l'emendamento dovesse essere approvato, bisognerebbe stabilire un termine molto ampio per l'applicazione della norma.

GROSSI. Vorrei sapere se, effettivamente, questa disposizione porta come conseguenza alla impossibilità di rigenerare gli pneumatici. A mio avviso il Ministero, approvando un certo tipo di pneumatico, dà alla ditta costruttrice il suo benessere sulla struttura generale, i tessuti interni che quel tale pneumatico deve presentare per cui, al momento della rigenerazione, della ricostruzione non si dovrebbe far altro che rispettare e tener presenti i requisiti già richiesti in origine dal Ministero.

Se questa, ripeto, è l'interpretazione da dare alla norma in esame allora ritengo che le perplessità del senatore Maderchi non abbiano ragione d'essere; se, invece, l'articolo 1-bis tendesse effettivamente ad eliminare la rigenerazione degli pneumatici allora sarei anche io contrario al suo accoglimento.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Riconosco che le osservazioni fatte dal senatore Maderchi sono pertinenti perchè sono molti gli artigiani e le piccole aziende che si dedicano alla ricostruzione degli pneumatici.

Comunque, molte delle perplessità avanzate potrebbero essere superate dilazionan-

do l'applicazione dell'articolo 1-bis rispetto all'entrata in vigore del provvedimento; resta tuttavia da chiarire il punto sottolineato dal senatore Grossi nel suo intervento. Nella ricostruzione dello pneumatico, cioè, è possibile riportare gli estremi dell'approvazione data originariamente dal Ministero?

MADERCHI. Il discorso da fare è un altro. Quando il Ministero dà la sua approvazione per un certo pneumatico significa che ne approva anche tutte le caratteristiche (tipo di materiale usato per il battistrada, per la sua anima, eccetera). Ebbene, quando quello stesso pneumatico viene ricostruito, chi garantisce che viene usato il medesimo materiale e vengono rispettate le caratteristiche originariamente richieste?

PACINI, *relatore alla Commissione*. Proprio a questo volevo arrivare: in fase di ricostruzione, di rigenerazione delle gomme non si possono richiedere gli estremi delle caratteristiche volute dal Ministero per quel tipo di pneumatico? Come ci si può garantire che chi esegue la ricostruzione faccia bene il proprio lavoro?

DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come gli onorevoli senatori sanno, io stesso ero inizialmente piuttosto perplesso circa l'opportunità di inserire nel testo del disegno di legge questa norma; mi sono convinto quando ho saputo che, in sede internazionale, è stato approvato un regolamento *ad hoc* e che la Germania e la Gran Bretagna hanno già depositato presso gli organi competenti una propria normativa ponendo quindi le basi per l'attuazione di una regolamentazione generale della materia a livello quanto meno europeo.

Appare dunque evidente che i costruttori italiani di pneumatici, per esportare negli altri Paesi aderenti, dovranno anche essi attenersi a questo tipo di normativa generale e mi sembra quanto mai giusto che ciò avvenga rapidamente, senza quei ritardi che tanto spesso vengono addebitati all'Italia quando deve recepire norme e regolamenti di natura internazionale.

Per quanto riguarda l'applicazione pratica di queste disposizioni ritengo che, proprio in riferimento al problema sollevato dall'articolo 8 e facendo riferimento all'articolo 1-bis in esame, si dovrebbe anche approvare un articolo 8-*quater* del seguente tenore: « Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche degli pneumatici di cui all'articolo 1-bis. Le norme oggetto dei predetti decreti dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i decreti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni unite, Commissione economica per l'Europa. In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità degli pneumatici alle norme dei decreti stessi nonché le modalità della relativa apposizione ».

Da quanto letto mi pare risulti chiaro che questa parte di normativa entrerà dunque in vigore solo quando saranno emanati i decreti che dovranno recepire tutte le disposizioni delle quali ho parlato. Inoltre, c'è da tener presente che al secondo comma dell'articolo 9 si dice che le disposizioni di cui trattasi si applicano per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti e pertanto, come ho già detto, ritengo che ciò porti ad un notevole ritardo nell'applicazione di queste norme rispetto all'entrata in vigore della legge.

Per quanto attiene alla ricostruzione degli pneumatici credo che le relative norme non vengano affatto toccate da questa regolamentazione. Non dobbiamo comunque dimenticare, onorevoli senatori, che stiamo discutendo un disegno di legge che tende a rendere più sicuro l'uso dell'automobile ed anche se mi rendo conto che l'acquisto di gomme nuove, rispetto alla loro rigenerazione, può aumentare sensibilmente i costi di un veicolo c'è anche da tener presente che l'applicazione delle norme in esame, essendo dilazionata, non sarà poi così gravosa.

Il fine più importante da tenere presente dovrà sempre essere quello di raggiungere la massima sicurezza nell'uso del veicolo; su questo mi pare che non dovrebbero esserci dubbi.

M A D E R C H I . La sicurezza si ottiene solo diminuendo il limite di velocità, onorevole Sottosegretario!

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. D'accordo, senatore Maderchi, tanto è vero che proprio recentemente, in seno all'apposito comitato del Ministero dei trasporti, questo problema è stato ulteriormente approfondito.

Concludendo, mi permetto di insistere per l'approvazione dell'articolo 1-bis.

G R O S S I . Desidererei avere una risposta precisa alla domanda che poc'anzi le ho posto, onorevole Sottosegretario: in base a questa normativa si può ammettere oppure no la ricostruzione degli pneumatici? Forse in futuro, al momento di emettere i singoli decreti, questo elemento potrà essere specificato in termini positivi o negativi, ma, se non verrà detto nulla, allora il problema interpretativo si ripresenterà nuovamente.

S A M O N A . A mio avviso è meglio non precisare niente; l'importante è che si facciano degli pneumatici che rispondono a determinate caratteristiche.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ribadisco ancora una volta che noi dobbiamo preoccuparci soprattutto di chi viaggia sui veicoli e di chi può essere coinvolto in incidenti stradali anche a causa di una ricostruzione degli pneumatici male eseguita.

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Ritengo sia necessario lasciare la situazione immutata non facendo alcun riferimento a questo problema ed accettando invece l'articolo 1-bis con le modificazioni suggerite dal rappresentante del Governo.

Se in futuro, attraverso accertamenti che potremo fare sia noi come parlamentari che il Ministero dei trasporti, dovessimo constatare che si sono verificate in questo settore situazioni particolarmente delicate potremo sempre farci carico di proporre gli opportuni rimedi.

8ª COMMISSIONE

68º RESOCONTO STEN. (22 gennaio 1975)

M A D E R C H I . Da parte mia sono costretto ad insistere affinché questo articolo 1-*bis* non venga accolto perchè mi sono sempre di più convinto, per come la norma è stata formulata e per il richiamo che lo stesso Sottosegretario ha fatto al dettato dell'articolo 9, che questo problema finirà con l'investire in modo grave l'industria della rigenerazione degli pneumatici.

C'è poi da dire che sarà la stessa grande industria a far maturare il problema in quanto la Pinelli, ad esempio, farà certamente di tutto affinché si vendano più gomme nuove di quanto non viene fatto attualmente; aggiungo che anche se ora si dice che queste disposizioni riguardano i veicoli immatricolati dopo un anno dall'entrata in vigore del provvedimento, alla fine ciò si renderà indispensabile anche per le vetture imma-

tricolate precedentemente le quali, altrimenti, si verrebbero a trovare non in regola.

P R E S I D E N T E . Malgrado il lungo ed approfondito dibattito non mi pare che la Commissione sia ancora pervenuta ad un giudizio chiaro e soddisfacente sulle norme in esame. Pertanto, per permettere ulteriori approfondimenti in una materia tanto delicata e complessa come quella di cui trattasi propongo che, se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge venga rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 11,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
Dott. FRANCO BATTOCCHIO