

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 7 LUGLIO 1954

(18^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

«Disciplina dei benefici da concedere agli agenti della carriera d'ordine delle Ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate» (524) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 282
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	282
MASSINI	282

«Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740» (552) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE	275, 278, 281
BUIZZA	277
CAPPELLINI	276, 279, 280, 281
CERABONA	279
FOCACCIA	277, 279, 280
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	276, 281
MASSINI	277

PORCELLINI	Pag. 278
RIZZATTI	280
TARTUFOLE	278
TERRAGNI	280

Per l'attuazione della legge 27 dicembre 1953, n. 959:

PRESIDENTE	275, 276
COLOMBO, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	275
SPEZZANO	273, 276
TARTUFOLE	274

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Barbaro, Buizza, Busoni, Canevari, Caporali, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Massini, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Colombo e per i trasporti Mannironi.

PORCELLINI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Per l'attuazione della legge 27 dicembre 1953, n. 959.

SPEZZANO. Se il Signor Presidente me lo permette desidero ricordare agli onorevoli colleghi che nello scorso dicembre fu approvato da questa Commissione un disegno di legge di iniziativa dei senatori Benedetti

ed altri, recante un sovracanone sull'energia elettrica a favore dei Comuni compresi nei bacini imbriferi montani. Il disegno di legge, rapidamente approvato anche dall'altro ramo del Parlamento, divenne poi la legge 27 dicembre 1953, n. 959. In essa è stabilito che il Ministero dei lavori pubblici deve procedere alla delimitazione dei bacini imbriferi entro un anno dalla data di pubblicazione della legge per quegli impianti che sono già in condizioni totali o parziali di costruzione, entro due anni per gli altri.

Ora siamo già al sette luglio e non possiamo nasconderci (anzi dobbiamo dirlo apertamente) le varie manovre che ci sono state, per evitare l'applicazione di questa legge, manovre in massima parte provenienti dalle Società elettriche, ed anche da parte di chi si era illuso di poter imporre il consorzio obbligatorio. Sta di fatto che tra parere e sottopareri, siamo al sette luglio e ancora i bacini non sono stati individuati. Io ho presentato una interrogazione al Ministro dei lavori pubblici ed a questa mia interrogazione ha risposto ieri l'onorevole sottosegretario Colombo. Questi, pur usando il condizionale, ha assunto l'impegno che per il 31 dicembre il Ministero avrebbe portato a termine il lavoro di sua competenza. Mi ha impressionato però il fatto che l'onorevole Colombo abbia usato il condizionale e l'abbia fatto precedere dal verbo « sperare ». Ora ritengo che in una materia di questa gravità dobbiamo avere delle assicurazioni precise, poichè si tratta, per i Comuni in parola, di un interesse di ben sei miliardi. Io, rispondendo all'onorevole Colombo, ho fatto poi delle richieste esplicite. E prima di tutto che non si aspetti, per la pubblicazione dell'elenco dei bacini imbriferi, che sia completato tutto l'elenco, ma che si comincino a pubblicare i decreti Regione per Regione, oppure si cominci dai bacini di più facile delimitazione e di volta in volta vengano pubblicati i decreti per i singoli bacini.

Evidentemente la mia richiesta è più che pertinente, più che utile nei riguardi dei Comuni interessati, perchè, come gli onorevoli colleghi sanno, i Comuni hanno di fronte a loro tre eventualità. In primo luogo, di costituirsi se vogliono in consorzio; quindi hanno

bisogno di tempo per studiare la situazione e poter vedere se vi è o meno la convenienza di creare un consorzio. Secondariamente, hanno la possibilità di stabilire, d'accordo tra di loro, la proporzione della divisione del canone. Soltanto quando questo accordo non vi è, il canone sarà distribuito dai Ministeri competenti. In terzo luogo, hanno diritto di optare tra il canone e l'energia.

Evidentemente tutto questo lavoro presuppone del tempo a disposizione dei Comuni: poichè siamo al sette luglio e al 31 dicembre questi bacini dovrebbero essere già delimitati, faccio formale proposta che la Commissione dei lavori pubblici, che è quella che ha approvato la legge, si rechi in forma ufficiale al Ministero, o meglio incarichi una sua rappresentanza di recarsi al Ministero in veste ufficiale per chiedere al Ministro dei lavori pubblici, o a chi per esso, l'impegno preciso che per il 31 dicembre siano delimitati i bacini e che a mano a mano che i bacini vengono delimitati, siano pubblicati i relativi decreti, per dar modo ai Comuni di prendere le deliberazioni di loro competenza.

Evidentemente vi sono dei colleghi, ed anche qualche Ministro, che non ha visto di buon occhio la legge e si va mormorando in giro per i corridoi di palazzo Madama e di Montecitorio, che si dovrà prorogare il termine per la delimitazione dei bacini imbriferi, e si dice che, in occasione della proroga del termine, ritornerebbe in campo, da parte di queste determinate categorie, la proposta del consorzio obbligatorio; da parte delle Società si alimenterebbe poi la lotta contro il diritto di opzione. Ad evitare questi pericoli ritengo che occorra l'intervento ufficiale della Commissione.

TARTUFOLI. Sono lieto che il collega Spezzano abbia sollevato la questione perchè mi consente di render nota agli onorevoli colleghi anche una mia particolare esperienza.

Fin dal febbraio di quest'anno nella mia provincia, dove tutta la montagna è beneficiata dalla legge, ho preso contatto con le Autorità governative locali, con il Prefetto cioè, al fine di avviare un nostro studio insieme al

Genio civile e all'Ispettorato forestale, per individuare per nostro conto i bacini imbriferi.

Nello stesso tempo, andai al Ministero per vedere a che punto erano i lavori ministeriali. Effettivamente debbo dare notizia che trovai l'ambiente degli uffici non molto ben disposto ad esaminare con eccessiva rapidità la questione. Debbo dire che, a seguito di un colloquio avuto con il ministro Romita, ottenni delle dichiarazioni precise ed assolute dal Ministro che nei termini previsti dalla legge si sarebbe provveduto, d'accordo con il Ministero della agricoltura, a delimitare i bacini imbriferi. Ritornato poi di nuovo agli uffici, ho potuto effettivamente constatare che si sta lavorando.

E sono d'accordo con il senatore Spezzano che non dobbiamo consentire che in qualsiasi modo si ostacoli l'applicazione di una legge benefica, po'chè noi abbiamo circa 100 milioni all'anno di contribuzione che serviranno per dar vita e possibilità funzionale a quei Comuni che non possono risolvere con i propri mezzi gli infiniti problemi che li riguardano. Però desidero rettificare il suo pessimismo, perchè con constatazione diretta mi risulta che gli uffici ministeriali hanno rettificato in pieno le loro posizioni, ed oggi, sul piano della procedura, sono a posto.

Sono poi d'accordo con l'onorevole Spezzano che non si debba attendere che tutto l'elenco sia esaurito, poichè per i vari bacini imbriferi la situazione è molto diversa: ce ne sono di quelli in cui si stanno facendo solo ora le concessioni e quelli potranno aspettare. La gradualità nella pubblicazione dei decreti è cosa sommamente opportuna.

PRESIDENTE. Poche parole per dirvi quello che ha fatto, a nome vostro, il Presidente di questa Commissione, il quale si è preoccupato della applicazione della legge per quella parte che si riferisce alla delimitazione dei bacini imbriferi montani, ed ha seguito quanto ha fatto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che di fronte a questo problema ha dovuto stabilire le direttive da applicare, e che ha trovato situazioni non tutte uniformi per l'Italia settentrionale, per quella centrale e per quella meridionale.

Posso assiecurarvi che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato il problema

ed è giunto alla conclusione che è difficile stabilire con criterio unico per tutta Italia che cosa sia il bacino imbrifero montano. Ed allora, a scopo di sollecitudine, il Consiglio superiore ha detto, nelle conclusioni del verbale dell'ultima seduta, che il Consiglio farà delle deduzioni di determinazione di bacini imbriferi con una condizione media, ma che i bacini devono studiarsi caso per caso.

Onorevole Spezzano, deve prendere atto di questa conclusione, che dimostra le difficoltà tecniche, ma anche la buona volontà da parte del Consiglio superiore.

Noi, alla raccomandazione che il senatore Spezzano ha fatto ieri in Assemblea al rappresentante del Governo, uniamo la nostra concorde voce.

Più di questo noi non possiamo per ora fare ed anche lei, senatore Spezzano, che credo abbia visto quali siano le conclusioni, molto seriamente impostate, dal Consiglio superiore, può essere soddisfatto, almeno per il momento.

COLOMBO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Prima di tutto vorrei dire al senatore Spezzano che si è meravigliato della forma della mia risposta di ieri che io non potevo usare una formula diversa. Io ho detto: « Si farà di tutto », e mi pare che più di questo... Evidentemente per poter adempiere all'obbligo stabilito dalla legge debbono concorrere una infinità di elementi e di indagini. Noi al giorno 7 di luglio, giorno in cui trattiamo questo problema, diciamo che è nostro intendimento fare tutto quello che è nelle nostre possibilità perchè il termine venga rispettato. Mi pare che non potrei esprimermi diversamente.

In secondo luogo vorrei dire al senatore Spezzano che il problema, come egli sa bene per averlo studiato, è difficile, anche perchè non so se noi nella dizione della legge abbiamo usato un termine esatto per esprimere quello che effettivamente volevamo esprimere, perchè quando abbiamo messo innanzi al bacino imbrifero la qualifica di montano, abbiamo creato una somma di elementi diversi che è difficile far coincidere in un unico concetto.

Ora la difficoltà sta in questo: il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso il suo

voto. Naturalmente anche l'applicazione di quelle regole dà degli inconvenienti, tanto che in un comma successivo di questo voto è detto che si deve decidere caso per caso: sono state impartite le disposizioni a tutti gli Uffici idrografici di preparare subito queste delimitazioni e su ognuna di esse si pronuncerà il Consiglio superiore. Evidentemente, conclusa una pratica, non abbiamo interesse a tenerla in ufficio, in attesa che vengano concluse le altre. Ed allora, a mano a mano che i bacini verranno delimitati, i decreti, firmati dai Ministri competenti, potranno essere pubblicati.

SPEZZANO. Dopo quanto mi è stato detto, non mi rimane che ringraziare l'onorevole Presidente della Commissione e l'onorevole Sottosegretario.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, passiamo alla discussione degli argomenti all'ordine del giorno.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 » (552) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano, nella scorsa seduta, approvati tutti gli articoli, abbiamo rinviato la conclusione dell'esame dell'articolo 5, sul quale era stato presentato un emendamento soppresivo da parte del senatore Cappellini. L'onorevole Sottosegretario si era riservato di approfondire meglio la portata dell'emendamento proposto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'emendamento proposto nella passata seduta dal senatore Cappellini è stato sottoposto ad un attento esame da parte degli

uffici del Ministero ed anche del Ministro personalmente. Ora però debbo dichiarare che, dopo aver attentamente riesaminato il problema, non si può fare a meno di confermare la proposta contenuta nel disegno di legge, respingendo quindi l'emendamento proposto.

Gli argomenti che suffragano la tesi del Ministero sono sostanzialmente quelli stessi che erano già affiorati nella discussione che si era svolta nella seduta precedente. È vero che l'articolo 63 del vecchio Codice della strada impone che a tutti gli autotreni debbono essere costantemente adibiti due conducenti, i quali possano avvicinarsi quindi nella guida; senonchè dalla data in cui fu approvato quel Codice della strada ad oggi le condizioni della tecnica costruttiva dei nostri automezzi sono sostanzialmente e radicalmente mutate. Quando si è parlato di autotreni i quali avessero un rimorchio di peso non superiore ai 45 quintali, si è voluto far riferimento soprattutto ai casi di motrici seguite da rimorchi leggeri oppure da motrici non portanti carico (caso tipico quello del trattore stradale). Ora in questo caso non vi è alcuna pericolosità perchè — come ho detto — si tratta di autoveicoli il cui rimorchio ha un peso molto ridotto e molto limitato o la cui trattrice non porta carico. Voglio poi ricordare i tipi dell'autoveicolo trattore F.I.A.T.—Balilla, il cui rimorchio ha una portata di pochi quintali. Ora voler imporre in questo caso l'obbligo di una doppia guida...

CAPPELLINI. Non di una doppia guida! Di due conducenti che abbiano la possibilità di alternarsi alla guida.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Voler imporre in questo caso — dicevo — l'obbligo di due conducenti che si possano alternare, significa aumentare gravemente l'onere di gestione di detti autoveicoli, ragione per cui, in moltissimi casi, non si avrebbe la convenienza economica di utilizzarli. La Commissione sa che oggi la tecnica moderna è orientata generalmente verso l'uso di autotreni di larga portata, in maniera da poter ridistribuire in una notevole quantità di merce l'onere della gestione degli stessi autotreni. Se su autotreni di portata non

superiore a 45 quintali si carica l'onere della spesa di due conducenti, indubbiamente il trasporto di questa limitata e modesta quantità di merce verrebbe a costare eccessivamente. Per tali ragioni il Ministero non può fare a meno di insistere sulla proposta indicata nel disegno di legge e di pregare pertanto il senatore Cappellini di voler rinunciare al suo emendamento.

Io capisco le ragioni sociali che possono aver mosso il proponente, però vorrei fargli osservare che se si fa mancare la convenienza economica dell'uso di piccoli autotreni, potremmo finire per aggravare la situazione sociale cui si vorrebbe andare incontro, per il fatto che questi trasporti non potrebbero spesso essere più fatti ed allora anche il solo conducente utilizzabile con autotreni leggeri potrebbe correre il rischio di vedersi licenziato.

Per queste considerazioni, ripeto, prego l'onorevole Commissione di voler approvare l'articolo 5 così come è stato presentato.

MASSINI. Onorevoli colleghi, anche noi abbiamo cercato di documentarci in materia, e in seguito a informazioni da parte competente ed interessata siamo venuti alla conclusione che la nostra riserva era più che giustificata e quindi siamo costretti a mantenerla.

L'articolo 63 del Codice della strada dice testualmente così: « Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida ». La modifica di questo articolo 63, così come prospettata nell'articolo 5 del disegno di legge in discussione, peggiora in forma radicale lo spirito del vecchio articolo e le condizioni del personale. Infatti con i punti a) e b) si pongono delle limitazioni nella utilizzazione dei due conducenti sugli autotreni. Precisamente, l'autotreno può essere condotto da un solo autista se il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i 45 quintali, se l'autotreno è munito di freno continuo automatico, o i 25 quintali se il rimorchio è munito di freno meccanico. Do atto all'onorevole Sottosegretario che questa dei 45 o dei 25 quintali è una questione tecnica superata in quanto tutti questi autotreni hanno il freno automatico. Ma per noi il nocciolo del problema rimane, perchè non si tratta

del peso più o meno elevato rispetto al freno e al carico, ma si tratta del fatto che quando si ha un treno automobile ovvero un autotreno, la questione dei due conducenti è una questione di principio. Infatti il Codice della strada prescrive due conducenti affinché si possano avvicinare e il nuovo progetto ora in elaborazione presso il Ministero dei trasporti dice che un autista non può essere utilizzato alla guida di un automezzo per più di cinque ore consecutive. Quindi non si tratta del peso, ma della possibilità di avvicinare questo personale nella condotta dell'autotreno.

Ora le argomentazioni portate dall'onorevole Sottosegretario mi pare che vadano capovolte. Caso mai pericolo di licenziamento vi sarà se invece dei due conducenti attuali rimane un solo conducente.

Noi siamo costretti ad insistere sulla soppressione di questo articolo 5, appunto perchè va a peggiorare considerevolmente e radicalmente la posizione del personale ed anche la sicurezza dei trasporti. Per queste considerazioni, noi proponiamo che l'articolo 5 sia completamente soppresso.

BUIZZA. Mi pare che il collega Massini non abbia ben riflettuto su questa disposizione: il peso complessivo a pieno carico del rimorchio, o il peso complessivo dell'automotrice e del rimorchio, non deve superare i 45 quintali, perchè ha parlato di autotreni in genere, come se tutti fossero della stessa dimensione. Un autotreno di 45 quintali fra automotrice e rimorchio mi pare che sia un autotreno così piccolo e limitato che possa anche esser guidato anche da un solo conducente. Ad ogni modo questa disposizione non è in contrasto con quello che è previsto da quel regolamento che è in corso di elaborazione, cioè la limitazione a cinque ore per ogni autista, perchè quando ci sarà quella disposizione, se vorranno fare un viaggio con 45 quintali per un percorso di mille chilometri si divideranno le ore in modo che praticamente verranno ad essere sempre in due.

FOCACIA. Prima di tutto penso che si debba esser d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Sottosegretario per quanto riguarda

la questione della economicità del servizio; ma a questo bisogna aggiungere un'altra considerazione, e cioè questi che sono non autotreni, come giustamente diceva il senatore Buizza, ma soltanto delle motrici con rimorchio, che non debbono in complesso superare i 45 quintali, compreso il carico, che questi piccoli autotreni, — dicevo — hanno un raggio d'azione limitatissimo: sì e no nell'interno della città, nella Provincia o al massimo nella Regione; è questo il massimo che possa immaginare. Ed allora voi volete imporre il doppio conducente oppure il sostituto del conducente per fare un viaggio di tre-quattro, cinque ore nell'interno della Regione? Questo mi pare un assurdo tale che non possa esser sostenuto.

Io capisco l'autotreno che debba fare un viaggio tra Roma e Milano o Torino o Bari o Napoli; ma quando voi fate un viaggio di modeste proporzioni, come volete aggiungere il doppio conducente? Io ripeto: questa legge è stata preparata quando io ero Sottosegretario e abbiamo lungamente pensato per cercare di sveltire questi servizi: la ragione fondamentale che ci convinse fu questa, della limitazione della lunghezza del viaggio cui questi piccoli autotreni economicamente possono essere adibiti.

Che se poi questi piccoli autotreni dovessero fare un viaggio di più di 100 chilometri, evidentemente sarà l'interessato stesso a dire: qui ci vuole il doppio conducente. Ma fino a che questi viaggi rimangono nella zona regionale, questa necessità del doppio conducente non esiste, e questo principalmente per cercare di ridurre le spese d'esercizio; altrimenti, si correrebbe il pericolo di veder soppressi questi viaggi perchè l'imprenditore, o chi per lui, non ha più la possibilità economica di fare questi servizi.

TARTUFOLI. Questo problema credevo fosse stato già sviscerato nella seduta scorsa. Mi pareva fosse rimasto solo un dubbio di fronte ad un emendamento che voleva limitare a 30 quintali i 45 previsti dall'articolo in esame. Si attendeva di sapere se si era vagliata la cifra di 45 in funzione degli argomenti tecnici, cioè se la tecnica odierna dei trasporti era già garanzia sufficiente perchè si potesse arrivare fino ai 45 quintali.

Oggi il problema si riapre e riaprendosi debbo confermare la netta opposizione al criterio che si vorrebbe adottare. Perchè? Perchè mi preoccupano prima di tutto le numerosissime imprese artigianali, dove è il proprietario dell'autoveicolo che fa il conduttore (vi sono centinaia di famiglie che vivono di questa attività. Se andiamo ad imporre a questa gente di dover assumere, per trasportare 45 quintali di merce, un personale *ad hoc* che debba abbinarsi al trasportatore, uccidiamo praticamente tante piccole aziende o, quanto meno, aumentiamo i costi dei servizi di questa natura, che sono servizi in generale localizzati, come diceva il senatore Focaccia, nell'ambito provinciale o tra provincie assolutamente vicine. L'aggraveremmo in maniera tale da uccidere la possibilità di svolgere questo lavoro, oppure da mettere in condizione chi riceve il servizio di avere dei pesi gravi e insostenibili.

PORCELLINI. Credo che quello che ha detto l'onorevole Tartufoli e l'onorevole Focaccia, nonchè l'onorevole Sottosegretario sia prevalentemente inteso alla tutela delle piccole ditte di trasporto, più che all'incolumità di chi va per la strada ed anche alla necessità di mantenere la possibilità di lavoro. Ora voi dite: ma qui non si tratta di un grande autotreno, ma di motrici con piccolo rimorchio. Guardate che i *camions* sono sempre *camions*. Perchè nelle locomotive ci mettono il macchinista ed il fuochista, il qual'ultimo ha la stessa capacità del macchinista? Per quale ragione noi vogliamo un secondo conducente accanto al primo? Perchè gli uomini sono soggetti a dei malori e voi per la preoccupazione che eventualmente una impresa non debba aver quel guadagno, quell'utile, volete mettere questi veicoli in condizioni di viaggiare per le strade e di costituire un pericolo perchè l'unico conducente è stato colpito da malore? Credo che sia questa una considerazione che dobbiamo tener presente.

PRESIDENTE. Allora tutte le automobili in Italia dovrebbero avere due conducenti!

PORCELLINI. Credo che debba essere accolto l'emendamento per la tutela della incolumità del traffico, per l'interesse sociale che

dobbiamo cercare di tutelare e per non fermare il progresso; se il progresso va verso i grandi mezzi, perchè dobbiamo favorire quelle che sono ancora vecchie macchine? È giusto quello che dice il senatore Tartufoli: ci sono quelli che hanno ancora un camioncino che è dei tempi preistorici, che svolgono questa attività di trasporto; nonostante le verifiche che sono state fatte, queste vecchie macchine costituiscono sempre un elemento dannoso per la circolazione. Ebbene io dico: noi non dobbiamo per la considerazione della eventualità della soppressione di qualcuna di queste ditte, respingere l'emendamento proposto, perchè credo che chi ha della iniziativa andrà avanti. Chiunque trasporti con un suo *camion* avrà sempre qualcuno vicino, sarà il figlio, il padre, il fratello, il quale avrà l'autorizzazione a condurre. Ed allora saremmo tranquilli anche per la parte che riguarda la incolumità pubblica.

CERABONA. Vorrei brevemente riassumere le ragioni che hanno determinato il nostro convincimento contrario all'articolo 5. Il senatore Focaccia, che ha studiato molto a fondo, come Sottosegretario, la questione in esame, ha portato naturalmente la sintesi degli studi fatti in quel periodo e ci ha detto che l'argomento che l'ha convinto è stato il limitato raggio d'azione degli automezzi in oggetto. Questo è vero teoricamente, ma in pratica questi mezzi possono fare anche dei viaggi molto lunghi. Se noi dicessimo nella legge che questi automezzi non possano fare un metro di più dopo le cinque ore di guida, forse potremmo acconsentire all'eccezione alla regola della doppia guida. Ma questo non è possibile, perchè questi automezzi possono in realtà andare oltre la Regione, possono viaggiare per tutta l'Italia e la legge non può fare di queste distinzioni.

Quando l'articolo 63 del Codice della strada stabilì che ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida, quale fu la *mens legis*? Il concetto fu certamente quello di mettere due conducenti su questi treni automobili per una ragione di avvicendamento, perchè in molti autotreni il lavoro è anche fisico e quindi stanca e, di conseguenza,

bisogna dare un avvicendamento. Noi ne facciamo una questione proprio di trasporto, una questione che possa garantire il conducente e il pedone.

Comunque, noi non possiamo preoccuparci della questione economica, nè dell'interesse del singolo: le leggi si debbono preoccupare degli interessi collettivi.

Questo dico, onorevole Focaccia, perchè ella con un criterio di intelligenza ha posto il quesito. Noi in sostanza dobbiamo dire: è giusto l'articolo 63? Badate che dopo tante ore un individuo che conduce un autoveicolo ha bisogno di uno che lo sostituisca. Io che faccio l'avvocato penale, mi occupo anche di queste disgrazie che avvengono sulle strade e vi dico che i conducenti hanno bisogno di uno che li sostituisca di tanto in tanto.

FOCACCIA. È una questione economica che questi automezzi non possano andare oltre un certo limite!

CERABONA. Se in realtà si mantenessero nell'ambito della Regione, come dice lei, non ci sarebbe bisogno di preoccuparsi. Ma se in pratica vanno poi fuori della Regione? Chi lo impedisce questo? Lei, senatore Focaccia, dice bene; siccome sono dei piccoli trasporti per brevi percorrenze, se noi li carichiamo della spesa di un secondo autista veniamo a danneggiare o addirittura ad impedire l'impresa. E se viceversa coprono grandi distanze questi trasporti? Ma allora, se siamo in questo ordine di idee, occorre che noi lo scriviamo nella legge.

CAPPELLINI. Poichè io ho sollevato tutta questa discussione con la proposta che ho presentato nell'ultima seduta della Commissione, è giusto che prenda la parola per spiegare il motivo che mi ha spinto a questo. Noi ci troviamo di fronte ad un aumento impressionante degli incidenti stradali, seguiti molto spesso da perdita di vite umane. I motivi sono diversi: c'è l'eccesso di velocità da parte dei conducenti; c'è l'aumento degli automezzi in circolazione; c'è l'aumento della velocità degli automezzi in circolazione; c'è l'indisciplina da parte di tutti coloro che utilizzano la strada, cioè pedoni, ciclisti, e automobilisti; ma so-

prattutto alla base di questi sinistri c'è la insufficienza delle nostre strade di comunicazione, molto strette e quindi molto pericolose. Questo mi pare che sia il quadro che va presentato per spiegare il crescente aumento dei sinistri.

FOCACCIA. Siamo d'accordo su questo!

CAPPELLINI. In relazione a questa situazione di fatto, si sta studiando la riforma del Codice della strada per contribuire a diminuire i gravi danni che seguono a questa situazione. Ebbene, al tempo stesso si presenta qui un disegno di legge che, per quanto concerne questo articolo 5, è peggiorativo dello stesso Codice della strada esistente e precisamente dell'articolo 63.

Però ci sono anche le considerazioni che sono state fatte dai colleghi intervenuti e, in modo particolare, dall'onorevole Sottosegretario, che vanno prese in attento esame. Ce ne è una che mi ha convinto, quella in cui dice: badate che dei rimorchi vengono utilizzati da trattori agricoli che non trasportano merce e che hanno un solo posto per il conducente. È un argomento valido, a mio modo di vedere. Per cui, per essere breve e conciso, io proporrei una modifica; cioè lascerei in vigore l'articolo 5 con alcune soppressioni. Per esempio, là dove si dice: « Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida salvo che . . . », di quel che segue lascerei solo il punto b): « si tratti di treno costituito da un trattore stradale non atto al carico utile e da un solo rimorchio munito di freno meccanico . . . ecc. ecc. ». Questo punto qui mi pare insomma che debba essere conservato, alla luce di queste considerazioni e di quegli elementi che si sono inseriti nella circolazione e che forse non esistevano, o tutt'al più esistevano in misura ridotta, quando fu creato il Codice della strada. Cioè si sono inseriti nella utilizzazione per il trasporto delle merci quei trattori agricoli cui vengono agganciati rimorchi.

Mi pare che questi elementi vadano considerati al fine di accettare questa modifica. Ma sopprimerei tutto il resto, e non sto qui ancora una volta a ripetere le cose dette dagli altri.

Quindi lasciare l'articolo 5, con la soppressione del punto a) e dei periodi successivi al punto b), il quale ultimo conserverei. Mi pare che questa sia una buona soluzione della questione.

TERRAGNI. Io convergo sul problema del carattere sociale, che ha affacciato il senatore Cappellini, circa lo sforzo fisico del conducente dell'automezzo: però lo sforzo è dato non dal peso dell'automezzo, ma è dato dalla durata del servizio, che viene poi disciplinato dall'altro progetto di legge in corso di elaborazione, che limita a cinque ore la durata della guida.

Dirò di più, che cioè il pericolo della strada è dato non dalla importanza dell'automezzo, ma è dato dalla sua velocità, perchè le nostre strade strette sono pericolose per gli automezzi veloci. Ed appunto per questo abbiamo limitato la velocità. Il concetto che mi pare sia o portuno tener presente è quello della economicità del trasporto, come giustamente ha fatto rilevare l'onorevole Sottosegretario. È una questione di economia, una questione prettamente economica: se un trasporto è economico si fa, altrimenti no. Con questo emendamento verremmo ad eliminare una serie di trasporti fatti da piccoli imprenditori, da piccole aziende che sono necessarie anche loro alla economia, specialmente per quei trasporti che si risolvono nell'ambito della città.

Un ultimo argomento. Dobbiamo badare a non produrre un arresto nell'industria automobilistica, che potrebbe indirizzarsi verso la costruzione di piccoli rimorchi, invece di fabbricare quelli che attualmente sono maggiormente richiesti dal mercato.

Per questi motivi, pur apprezzando le ragioni che hanno mosso il senatore Cappellini a presentare gli emendamenti, mi dichiaro contrario.

RIZZATTI. Vorrei chiarire che con questi emendamenti si finisce per favorire i grossi autotrasportatori, che possono senz'altro permettersi il lusso di adibire due conducenti alla guida dell'automezzo.

A Monfalcone, ad esempio, ci sono due o tre piccole aziende che vanno a Cividale a fare qualche carico, ed altre piccole aziende effettuano trasporti di sabbia con Trieste. Queste

piccole aziende verrebbero poste in difficoltà. Ripeto che favoriremmo i grossi autotrasportatori e metteremmo a terra le piccole aziende, tra cui quelle che ho citato, che si troverebbero in gravi difficoltà economiche.

CAPPELLINI. Noi non intendiamo affatto distruggere coloro che esercitano piccole aziende di trasporto. Ricordo ancora che c'è l'articolo 63 del Codice della strada che già stabilisce queste norme, e se nonostante questo articolo i piccoli trasportatori hanno potuto lavorare, noi pensiamo che potranno continuare a farlo. Oggi inseriamo viceversa nuove norme per aiutare coloro che trasportano con rimorchio, favoriamo costoro e lasciamo gli altri nella situazione attuale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A conclusione della interessante discussione svoltasi vorrei aggiungere una ultima osservazione, alla osservazione del senatore Cappellini. È vero che oggi, in base all'articolo 63 del Codice della strada, anche i piccoli trasportatori sono obbligati ad avere due conducenti; sono però proprio le istanze che ci pervengono dalle categorie interessate che hanno indotto il Ministero a proporre questa modifica dell'articolo 63. Tale modifica tende soprattutto ad incoraggiare l'uso dei piccoli trasporti nell'interno stesso delle aziende agricole, nell'interno dei Comuni e delle Province rendendo tale uso facile ed economico, senza la spesa dei due conducenti che, nel caso, sono perfettamente inutili.

Vorrei che la Commissione tenesse presente questa considerazione prima di decidere.

PRESIDENTE. Passiamo allora alla votazione dell'articolo 5, per parti separate:

Art. 5.

Il titolo dell'articolo 63 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, numero 1740, è modificato come segue:

« Condotta dei treni automobili, degli autobus, degli autoveicoli articolati e snodati ».

Il primo comma del sopracitato articolo 63 viene modificato come segue:

« Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida salvo che:

(È approvato).

a) il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i 45 quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico o i quintali 25 se il rimorchio è munito di freno meccanico.

Metto ai voti la lettera a) di cui il senatore Cappellini ha proposto la soppressione.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

b) si tratti di treno costituito da un trattore stradale non atto al carico utile e da un solo rimorchio munito di freno meccanico se di peso complessivo, a pieno carico, non superiore a 30 quintali o munito di freno continuo automatico se di peso superiore.

(È approvata).

Alla guida degli autoveicoli articolati nonché degli autoveicoli snodati non eccedenti il limite di lunghezza di metri 14 può essere adibito un solo conducente ».

È in facoltà del Ministro per i trasporti prescrivere che alla condotta degli autobus in servizio di linea vengano adibiti due conducenti quando le particolari caratteristiche del servizio lo richiedano.

Pongo in votazione questi commi dei quali il senatore Cappellini propone la soppressione. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Metto ai voti l'articolo 5 nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Disciplina dei benefici da concedere agli agenti della carriera d'ordine delle Ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate » (524).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disciplina dei benefici da concedere agli agenti della carriera d'ordine delle Ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda l'emendamento proposto nella scorsa seduta dal senatore Massini, il Governo, dopo attento esame, è disposto ad accettarlo in parte.

Desidero dire qualche parola di chiarimento sulla portata dell'emendamento. Esso riguarda gli ex sottufficiali di carriera provenienti dai reggimenti ferroviari che prestarono servizio sulla linea Torino-Chivasso-Aosta e che nel 1946 vennero inquadrati nel personale di ruolo delle Ferrovie con decorrenza dalla data 8 settembre 1943, la data cioè nella quale, in seguito ai noti eventi bellici, erano passati di fatto alla diretta dipendenza dell'Amministrazione ferroviaria.

Gran parte di questi sottufficiali non accettò la proposta di inquadramento e preferì ritornare alla carriera militare, per cui passarono nell'Amministrazione ferroviaria soltanto venti agenti. L'emendamento riguarda quindi la posizione di queste poche persone.

Il senatore Massini ha proposto un emendamento secondo il quale agli ex sottufficiali di carriera provenienti dal Genio ferroviari ed assunti nel ruolo del personale esecutivo della Amministrazione ferroviaria, il termine di anzianità per la promozione al grado IX è ridotto di due anni se all'atto del passaggio rivestivano il grado di sergente o sergente maggiore e di quattro anni se rivestivano il grado di maresciallo. L'emendamento aggiunge che a tale effetto si considerano sostenuti in data precedente gli esami per l'abilitazione o l'idoneità previste dal Regolamento.

Il Governo è disposto ad accettare la sostanza dell'emendamento perchè ritiene che la posizione di questi ex sottufficiali debba essere posta, per ragioni di giustizia, sulla stessa linea dei benefici concessi agli altri d' gli articoli 1 e 2 del disegno di legge. Non può accettare la discriminazione tra sergenti e marescialli, discriminazione che non è contenuta nelle altre norme del disegno di legge. Non accetta altresì l'ultimo comma dell'emendamento. In sostanza l'emendamento dovrebbe essere redatto nel senso che il termine di anzianità per la promozione al grado IX è ridotto di due anni per detti ex sottufficiali senza ulteriori discriminazioni e senza l'efficacia retroattiva che a questa legge si vorrebbe dare col considerare sostenuti in data precedente gli esami di abilitazione.

MASSINI. Non insisto a che il mio emendamento sia votato integralmente, ed accetto la proposta del Governo.

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

Passiamo alla discussione degli articoli del disegno di legge di cui do lettura:

Art. 1.

Il termine di anzianità per la promozione al grado IX ferroviario di gruppo C di cui alla nota 5) dell'allegato G al vigente Regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto 7 aprile 1925, n. 405, e successive modificazioni, è ridotto di due anni a favore degli agenti di grado X provenienti dai sottufficiali delle Forze armate e nominati in base ai diritti loro concessi dalle norme vigenti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 1-bis nel testo che il Governo dichiara di accettare:

« Agli ex sottufficiali di carriera provenienti dal Genio ferroviari ed assunti nei ruoli del personale esecutivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il termine di anzianità per la promozione al grado IX è ridotta di anni due ».

Metto ai voti questo articolo aggiuntivo.
Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Per gli agenti della carriera d'ordine della Amministrazione delle ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate e nominati in base ai diritti loro concessi dalle norme vigenti, sono ridotti di un anno tanti periodi di tempo previsti per l'aumento dello stipendio, nei gradi della predetta carriera,

quanti sono stati gli anni di servizio militare effettivamente prestato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.