

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

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

MARTEDÌ 23 NOVEMBRE 1965

(51<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE

« Modificazione all'articolo 91, lettera *a*), del testo unico sull'edilizia popolare, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, relativa alla partecipazione alle cooperative edilizie mutuarie della Cassa depositi e prestiti dei dipendenti dalla Corte costituzionale » (1174) (D'iniziativa del senatore Canziani) (Discussione ed approvazione) (1):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 718, 719
ADAMOLI . . . . .	718, 719
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	719
GIANCANE, <i>relatore</i> . . . . .	718

« Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1273) (D'iniziativa dei

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Integrazione dell'articolo 10 della legge 1° marzo 1952, n. 113, per la partecipazione dei dipendenti della Corte costituzionale alle cooperative edilizie mutuarie della Cassa depositi e prestiti ».

*deputati Foderaro ed altri*) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 721, 723, 724
CORBELLINI . . . . .	723
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	723, 724
DE UNTERRICHTER, <i>relatore</i> . . . . .	721, 722, 723, 724
GENCO . . . . .	722, 723, 724
INDELLI . . . . .	724

« Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordino strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade » (1361) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE . . . . .	719, 721
ADAMOLI . . . . .	720
CROLLALANZA . . . . .	720
DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	720
GENCO, <i>relatore</i> . . . . .	720

« Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-EUR) » (1420) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE . . . . .	724
----------------------	-----

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

*La seduta è aperta alle ore 10.*

*Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollanza, De Unterrichter, Fabretti, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Massobrio, Spasari, Vergani, Vidali e Zannier.*

*Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Jervolino ed i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci e per le poste e le telecomunicazioni Gaspari.*

**L O M B A R D I**, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Canziani: « Modificazione all'articolo 91, lettera a), del testo unico sull'edilizia popolare, approvato con regio decreto 26 aprile 1938, n. 1165, relativa alla partecipazione alle cooperative edilizie mutualitarie della Cassa depositi e prestiti dei dipendenti dalla Corte costituzionale » (1174)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Canziani: « Modificazione all'articolo 91, lettera a), del testo unico sull'edilizia popolare, approvato con regio decreto 26 aprile 1938, n. 1165, relativa alla partecipazione alle cooperative edilizie mutualitarie della Cassa depositi e prestiti dei dipendenti dalla Corte costituzionale ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

*Articolo unico.*

Alla lettera a) dell'articolo 91 del regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165, viene aggiunto: « e della Corte costituzionale ».

**G I A N C A N E**, relatore. Come gli onorevoli colleghi sanno, in considerazione del-

le funzioni di suprema garanzia costituzionale affidate dalla nostra legislazione alla Corte costituzionale, la legge 11 marzo 1953, n. 87, ha regolato l'esercizio delle funzioni della Corte medesima attribuendole un'autonomia amministrativa e finanziaria analoga a quella delle Camere del Parlamento ed investendola dei poteri regolamentari nei riguardi dei propri dipendenti.

Da ciò la conseguenza che i dipendenti della Corte costituzionale non sono considerati a rigore quali impiegati civili dello Stato (così come non lo sono i funzionari delle Camere) per cui si è dubitato che rientrino nella previsione dell'articolo 91, lettera a), del testo unico sull'edilizia popolare ed economica e, quindi, che possano fare parte di cooperative edilizie finanziate dallo Stato attraverso la Cassa depositi e prestiti.

Per togliere ogni dubbio e consentire anche ai dipendenti della Corte costituzionale di fare parte di tali cooperative edilizie, si propone pertanto che essi esplicitamente siano assimilati, ai fini delle disposizioni sull'edilizia popolare ed economica, ai dipendenti delle Camere e, quindi, ai dipendenti dello Stato. Il presente disegno di legge dispone appunto in tale senso, completando il citato articolo 91, lettera a), con le seguenti parole: « e della Corte costituzionale ».

Il relatore ritiene che il provvedimento sia quanto mai opportuno ed esprime, senz'altro, parere favorevole.

**A D A M O L I**. Non capisco perchè si ricorra ad una legge particolare per riconoscere un diritto che, in fondo, si dovrebbe considerare già acquisito. Ora, onorevole Sottosegretario, noi non facciamo alcuna osservazione sul merito del provvedimento, ma esprimiamo soltanto la preoccupazione che esso possa costituire un precedente pericoloso, di cui si serviranno altre categorie di persone per reclamare, con analoghe leggi, l'affermazione di un diritto che — ripeto — avrebbe dovuto essere già riconosciuto. C'è questo pericolo?

**G I A N C A N E**, relatore. In realtà la legge stabilisce che possono beneficiare dei

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

mutui della Cassa depositi e prestiti, attraverso le cooperative, alcune categorie di persone inquadrare giuridicamente nell'ambito degli impiegati civili dello Stato.

Ora, soltanto i dipendenti della Corte costituzionale, della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, pur dipendendo da organi dello Stato, hanno una configurazione tale per cui non sono considerati a rigore « impiegati civili dello Stato »: quindi, il disegno di legge in esame non può costituire un precedente pericoloso nel senso indicato dal senatore Adamoli.

**D E' C O C C I**, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo ritiene che non abbia del tutto torto il senatore Adamoli, soprattutto per quanto concerne questo modo di legiferare, direi a spizzico, per singole categorie, che non può entusiasmare. Il caso, comunque, non è facilmente ripetibile, in quanto si tratta di personale dipendente addirittura da un organo costituzionale dello Stato.

Avremmo potuto, è vero, attendere altre occasioni per modificare questa legislazione; c'è poi da considerare il fatto che attualmente la Cassa depositi e prestiti non concede mutui nemmeno agli impiegati statali propriamente detti. Quindi, sarebbe stato forse opportuno conoscere in proposito il parere della Commissione finanze e tesoro, perchè il disegno di legge potrebbe anche rivelarsi in pratica del tutto inefficace.

Il Governo, comunque, dichiara di non opporsi all'approvazione del provvedimento, ma suggerisce una nuova formulazione dell'articolo unico che, facendo riferimento all'articolo 10 della legge 1° marzo 1952, n. 113, anzichè all'articolo 91, lettera a), del testo unico sull'edilizia economica e popolare, tenga conto delle più recenti modificazioni apportate alla legislazione sull'argomento.

**ADAMOLI**. Siamo d'accordo.

**PRESIDENTE**. Ritengo che l'articolo unico, tenendo conto del suggerimento del Sottosegretario di Stato e di qualche altra modificazione di carattere formale che

mi sembra utile, possa essere così formulato:

« Alla fine della lettera a) dell'articolo 10 della legge 1° marzo 1952, n. 113 — che sostituisce l'articolo 91 del regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 — sono aggiunte le parole: " e della Corte costituzionale; " ».

Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge nel testo del quale ho dato lettura.

(È approvato).

Ritengo che il titolo del disegno di legge possa essere così modificato:

« Integrazione dell'articolo 10 della legge 1° marzo 1952, n. 113, per la partecipazione dei dipendenti della Corte costituzionale alle cooperative edilizie mutualitarie della Cassa depositi e prestiti ».

Poichè non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade » (1361) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**PRESIDENTE**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

*Articolo unico.*

L'ultimo comma dell'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, è sostituito dal seguente:

« Gli stessi uffici speciali non possono comunque funzionare contemporaneamente in

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

numero superiore ad un terzo del complessivo numero dei compartimenti della viabilità e delle sezioni staccate dell'Azienda nazionale autonoma delle strade di cui alla tabella A annessa alla presente legge e non possono comportare alcun aumento dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade ».

GENCO, *relatore*. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, con l'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59 — della quale ci siamo occupati in questa Commissione nella precedente legislatura — concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, fu riconosciuta al Ministro dei lavori pubblici la facoltà di autorizzare, ove ricorrano particolari esigenze di servizio, l'istituzione di speciali uffici periferici per la vigilanza di lavori di costruzione di autostrade o di lavori di carattere eccezionale e di particolare rilievo che si eseguono sia a cura diretta dell'ANAS, sia in concessione.

« L'eventuale istituzione di tali uffici » — dice il citato articolo 24 — « è disposta con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, per un periodo non superiore alla durata dei lavori ai quali ciascun ufficio dovrà essere preposto. Detti uffici non possono comunque funzionare contemporaneamente in numero superiore ad un quinto del complessivo numero dei Compartimenti della viabilità e delle sezioni staccate dell'ANAS di cui alla tabella A annessa alla presente legge ».

Ne discende che, essendo complessivamente 19 i Compartimenti della viabilità e le sezioni staccate dell'ANAS, previsti nella citata tabella A, gli uffici speciali periferici non possono superare il numero di 4. Per fare fronte, tuttavia, alle attuali esigenze, derivanti, come ben sapete, anche dall'estensione della rete autostradale nazionale, la ANAS si trova oggi nella necessità di dovere istituire altri uffici per lavori di particolare rilievo che debbono essere eseguiti in località notevolmente distanti dalla competente sede compartimentale e che, ovviamente, ri-

chiedono la sorveglianza di impiegati della Azienda.

Con il presente disegno di legge si propone di consentire all'Azienda nazionale autonoma delle strade l'istituzione di uffici speciali periferici in numero non superiore ad un terzo del complessivo numero dei Compartimenti e delle sezioni staccate dell'Azienda stessa.

Giova precisare che la variazione proposta non comporta alcun ampliamento dei ruoli organici dell'ANAS (il che naturalmente creerà altre difficoltà, in quanto, per dichiarazione unanime, sappiamo che il personale dell'Azienda è insufficiente rispetto ai reali bisogni dell'Amministrazione); il Governo, comunque, se lo riterrà opportuno, potrà poi aggiornare i ruoli organici. Ma di ciò parleremo in altra occasione.

Si tratta, come gli onorevoli colleghi possono constatare, di un disegno di legge molto semplice che non richiede ulteriori precisazioni, per cui prego la Commissione di volerlo approvare senza esitazione.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. C'è poco da aggiungere a quello che ha detto il senatore Genco: si tratta di dare all'Azienda nazionale autonoma delle strade la possibilità di una maggiore funzionalità e ciò viene realizzato senza modificare gli organici dell'Azienda e, di conseguenza, senza alcun aumento di spesa a carico del bilancio dello Stato. Prego, pertanto, la Commissione di volere approvare il disegno di legge in esame.

CROLLALANZA. È un provvedimento che favorirà soprattutto la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

ADAMOLI. In questo periodo l'attività dell'ANAS è concentrata, direi, sulla Salerno-Reggio.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È naturale che, adesso, il Sud debba avere una priorità nella costruzione di autostrade per il collegamento con il Centro e il Nord dell'Italia.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

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

Metto ai voti il disegno di legge composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

**Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Foderaro ed altri: « Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1273) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Foderaro, Caiazza, Sammartino, Marzotto, Bima, Bartole, Spinelli, Gasco, Helfer, Origlia, Napolitano Francesco, Buffone, Nucci, Bianchi Gerardo, Franzo e Simonacci: « Modifiche all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

*Articolo unico.*

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici e di cerchi o di sistemi equivalenti.

La fascia battistrada di ogni pneumatico montato su autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi deve presentare ben visibili i rilievi sulla larghezza e per la superficie di rotolamento e, comunque, per un'altezza non inferiore ad un millimetro, misurata sulla parte che aderisce alla carreggiata stra-

dale; per i ciclomotori l'altezza minima è ridotta a millimetri 0,50.

Le disposizioni sopra dette non si applicano se gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori ed i filoveicoli non possono, per costruzione, superare i 20 chilometri orari. I pneumatici montati su detti veicoli e sui loro rimorchi, esclusi quelli trainati da animali, non debbono tuttavia mostrare le tele della carcassa.

Nessun pneumatico montato su autoveicolo, motoveicolo, ciclomotore, filoveicolo o rimorchio deve presentare, sulla fascia battistrada o sui fianchi, delle lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela; le lesioni di scarsa entità o puntiformi non sono considerate dal presente comma.

Il cerchione delle ruote applicate sugli autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, filoveicoli e rimorchi non deve presentare rilevanti deformazioni soprattutto ai bordi, nè crepe sul corpo del cerchione stesso.

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

Chiunque circoli con un veicolo nel quale manchino i pneumatici, ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti non siano conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento, ovvero circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 25.000; per i motoveicoli e i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1.000 a lire 5.000.

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

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che è stato profondamente modificato dalla Camera dei deputati, in modo che ne è risultato,

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

nel complesso, un testo a mio giudizio troppo analitico e tecnicamente impreciso.

Si trattava in origine di una proposta molto semplice e logica, nata dal desiderio di impedire sostanzialmente la circolazione di autoveicoli con pneumatici eccessivamente usurati, cui è dovuta indubbiamente una parte notevole degli incidenti stradali. La formulazione iniziale, infatti, era la seguente:

« All'articolo 78 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo l'ultimo comma, sono aggiunti i seguenti commi: ».

Il sistema di modifica qui adottato era indubbiamente un po' criticabile, quindi approvo senz'altro la correzione formale che su questo punto è stata approvata dalla Camera dei deputati.

L'aggiunta proposta, secondo il testo originario, era comunque la seguente:

« I pneumatici debbono presentare su tutto lo sviluppo e la larghezza della fascia battistrada gli incavi o intagli in modo che il disegno della stessa sia chiaramente visibile. La profondità degli incavi non può essere comunque inferiore ad 1 millimetro.

Non possono essere posti in vendita, nè usati, pneumatici che non rispondano ai suddetti requisiti, o che presentino danni o lesioni alle tele.

Chiunque circoli con un veicolo non conforme alle prescrizioni stabilite dai due commi precedenti, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 ».

Ora, io sarei un po' perplesso per quanto concerne la misura dell'ammenda, in quanto non possiamo dimenticare che chi circola con i pneumatici eccessivamente usurati, nove volte su dieci si trova veramente nella difficoltà di reperire quelle 10.000 lire per l'acquisto di pneumatici nuovi. Direi, pertanto, di ridurre l'ammenda fissandola da lire 2.000 a lire 10.000, a meno che non si voglia introdurre un altro criterio — ma di difficile attuazione — in base al quale il contravventore abbia l'alternativa, entro cinque

giorni, o di pagare la penalità oppure di presentarsi al Comando di polizia stradale o dei Vigili, che lo hanno colto in contravvenzione, per fare loro esaminare lo stato dei pneumatici del suo autoveicolo.

GENCO. È chiaro che in quell'occasione il contravventore prenderà in prestito dei pneumatici nuovi!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Se adesso esaminiamo il testo del disegno di legge, quale è risultato a seguito delle modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, non possiamo non chiederci, con riferimento al terzo comma del nuovo testo sostitutivo, quali siano questi veicoli che non possono superare i 20 chilometri all'ora. D'altronde, il problema della efficienza della battistrada è indipendente dall'elevatezza della velocità. Occorre che il battistrada sia efficiente anche quando si va a 20 chilometri l'ora, perchè si può avere bisogno di fermarsi magari in due metri, di non slittare su una strada in salita o bagnata.

Al quarto comma di tale testo è detto: « Nessun pneumatico montato su autoveicolo, motoveicolo, ciclomotore, filoveicolo o rimorchio deve presentare, sulla fascia battistrada o sui fianchi, delle lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela; le lesioni di scarsa entità o puntiformi non sono considerate dal presente comma ». Ma che cosa è una lesione di scarsa entità? Per me, questa non è materia di legge, ma di regolamento.

Al quinto comma si legge: « Il cerchione delle ruote applicate sugli autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, filoveicoli e rimorchi non deve presentare rilevanti deformazioni soprattutto ai bordi, nè crepe sul corpo del cerchione stesso ». Che cosa sono le rilevanti deformazioni? Sappiamo che possono esserci deformazioni che riguardano la stabilità della copertura. E poi si dice « crepe ». Non mi sembra che si possa inserire nel codice una dizione del genere. È materia, ripeto, di regolamento, anzi, direi, di circolare.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

GENCO. Le circolari non possono modificare la legge!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. La legge stabilisce che il veicolo deve essere in efficienza, quindi non si tratta di modificare la legge.

Al sesto comma è detto: « Gli autoveicoli, motoveicoli, eccetera . . . , debbono essere muniti di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta . . . la ammissibilità di sospensioni rigide ». Qui siamo completamente fuori tema. Stiamo parlando di pneumatici ed esigiamo che i veicoli abbiano delle sospensioni elastiche? Ma quali sono i veicoli con pneumatici che non hanno sospensioni elastiche? Non solo si dice che devono avere sospensioni elastiche, ma si aggiunge « salvo che non venga riconosciuta, in rapporto, eccetera . . . , la ammissibilità di sospensioni rigide ».

CORBELLINI. Come presidente onorario dell'« Associazione tecnica dell'automobile », dichiaro che tutta questa farragine è da buttar via! Non lo dico come senatore, ma come presidente onorario di un'associazione il cui vice presidente si chiama Valletta. (*Commenti*).

DE UNTERRICHTER, *relatore*. In conclusione, a me sembra che il disegno di legge, così com'è formulato, non possa essere accettato nel modo più assoluto. D'altronde, le variazioni che vogliamo introdurre, semmai, devono riportare molto vicino al testo originario.

Mi sia consentito, se il Presidente lo ritiene opportuno, di prendere contatti con membri della X Commissione permanente della Camera, che ha approvato il disegno di legge, per far rilevare questo stato di cose, e ciò per una certa deferenza verso l'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Quindi lei propone il rinvio della discussione?

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Propongo il rinvio, riservandomi di prende-

re questi contatti. Posso dire che ho già preso contatto con l'Ispettorato della motorizzazione civile. Quell'Ispettorato aveva dato un suo assenso di massima al disegno nella sua primitiva stesura, e quando ha visto il nuovo testo non ha saputo che dire.

Io credo di poter essere pronto la settimana prossima a riferire sui contatti avuti.

PRESIDENTE. Forse sarà opportuno sentire anche l'Automobile Club.

Mi pare che la Commissione sia d'accordo nel rinviare la discussione.

Ascoltiamo il sottosegretario de' Cocci.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Concordo sulla necessità del rinvio.

Come ha detto giustamente il relatore, le finalità di questo disegno di legge sono senza dubbio buone; però, da un punto di vista tecnico, si dovrebbe pervenire ad una migliore formulazione del testo attraverso opportune prese di contatto con gli enti interessati e in particolare con l'Ispettorato della motorizzazione. Penso, quindi, che farà bene il senatore De Unterrichter se prenderà questi contatti e terrà anche conto delle osservazioni che possono venire dagli onorevoli senatori.

Da parte mia, aggiungo che era stato fatto presente, a suo tempo, alla Commissione della Camera che, dovendosi stabilire delle sanzioni, sarebbe stato opportuno prevedere sanzioni anche nei confronti dei venditori, in modo da rendere la legge il più possibile perfetta. Chi mette in circolazione pneumatici in pessime condizioni deve essere passibile delle stesse sanzioni che si applicano a chi li usa. C'è un certo commercio spregiudicato di pneumatici rovinatissimi.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Questo è un punto difficile, perchè copertoni molto usati vengono adoperati per i carri agricoli, là dove il traino animale non rende necessario l'impiego di coperture atte a sopportare sollecitazioni notevoli.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il penultimo comma parla di veicoli, quindi si riferisce anche ai

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 51<sup>a</sup> SEDUTA (23 novembre 1965)

carri. Si distinguono i veicoli dai motoveicoli e ciclomotori. Bisogna dunque esaminare bene tutto il testo, perchè tecnicamente va perfezionato.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. In molte regioni, la mia per prima, pneumatici consumati sono usati molto largamente per i carri agricoli. Non vi sono più carri agricoli che circolino con i soli cerchi di ferro.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Bisogna comunque vedere se, senza recare pregiudizio al settore agricolo, sia possibile arginare questo commercio.

INDELLI. Sarebbe opportuno, dal momento che ci si occupa di questa materia, portare all'esame della Commissione il disegno di legge sulle cinture di sicurezza, la cui discussione viene continuamente rimandata.

PRESIDENTE. Quel disegno di legge contempla soltanto disposizioni per rendere obbligatoria la presenza degli attacchi per le cinture negli autoveicoli. C'è poi da considerare che quelle cinture non garantiscono in ogni caso la incolumità.

INDELLI. Gli studiosi di medicina del traffico asseriscono il contrario.

GENCO. Bisogna imporre dei limiti di velocità!

PRESIDENTE. Non allontaniamoci dall'argomento in discussione.

Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Rinvio della discussione del disegno di legge: « Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-EUR) » (1420)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dell'esercizio per conto dello Stato della ferrovia metropolitana di Roma (linea Termini-EUR) ».

Su questo disegno di legge non è ancora pervenuto il parere della Commissione finanze e tesoro, per la trasmissione del quale non sono ancora trascorsi i termini regolamentari. Pertanto, debbo proporre di rinviare ad altra seduta la discussione del provvedimento.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

*La seduta termina alle ore 11,10.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari