

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MARTEDÌ 12 AGOSTO 1969

(24^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

« Concessione a favore dell'ente acquedotti siciliani di contributi straordinari per il quinquennio 1969-73 » (350-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 320
GENCO, relatore	320
LO GIUDICE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	320
RAIA	320

Discussione e approvazione:

« Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (718) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	321, 323
ABENANTE	322
AIMONI	322, 323
CAVALLI	322
FABRETTI	323
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	322
GENCO, relatore	321
NOÈ	322
RAIA	322
VENTURI Lino	322, 323

Discussione e approvazione:

« Perequazione del trattamento economico del personale dipendente da imprese appaltatrici di opere e di servizi ferroviari al trattamento del personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (740) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 324, 325, 326
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	326
GENCO, relatore	324, 326
VENTURI Lino	325, 326

Discussione e approvazione:

« Proroga al 1° luglio 1971 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale, modificato con legge 26 giugno 1964, n. 434 » (741) (D'iniziativa dei deputati Alpino ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	326, 328
ABENANTE	327, 328
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	328
GENCO, relatore	327
RAIA	327, 328

La seduta ha inizio alle ore 20,40.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Maderchi, Piccolo, Raia, Sammartino, Spagnolli, Spasari, Tansini, Togni e Venturi Lino.

Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari e il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Lo Giudice.

P I C C O L O, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente acquedotti siciliani di contributi straordinari per il quinquennio 1969-73 » (350-B)
(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente acquedotti siciliani di contributi straordinari per il quinquennio 1969-73 », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Rendo noto agli onorevoli Commissari che la 5ª Commissione ha trasmesso il seguente parere: « La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza ».

G E N C O, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, onorevoli membri del Governo, la 9ª Commissione della Camera ha apportato al provvedimento in esame, da noi già approvato nella seduta del 19 febbraio 1969, alcune lievi variazioni. Innanzitutto sono stati meglio qualificati i contributi annui, che vengono concessi per il perseguimento dei fini istituzionali dell'Ente acquedotti siciliani, per l'esecuzione di opere di manutenzione straordinaria, per il ri-

pianamento dei bilanci, nonchè per il pagamento dei ratei d'ammortamento sui mutui assunti o da assumere per l'estinzione di passività esistenti al 31 dicembre 1968, documentate a bilancio.

E' stato inoltre imposto di allegare ogni anno allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici una relazione sull'andamento dell'Ente, che deve essere deliberata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente stesso, unitamente al conto consuntivo. La prima relazione dovrà contenere un piano di risanamento della gestione entro il 1973.

Per quanto mi concerne sono favorevole all'approvazione di questo provvedimento. Devo dire però di non essere molto fiducioso circa l'utilità della presentazione di una relazione sull'andamento dell'Ente perchè l'esperienza ha dimostrato che tali relazioni in genere non vengono neppure esaminate, come accade per quella relativa all'acquedotto pugliese, allegata al bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Non ho altro da aggiungere, e, poichè al di fuori delle modifiche che ho citato non ve ne sono altre, mi rifaccio alle considerazioni da me già espresse nella seduta del 19 febbraio dell'anno in corso relativamente alla situazione disastrosa degli acquedotti siciliani (che sono circa un centinaio) ed invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

R A I A. A nome del Gruppo al quale appartengo ribadisco le nostre perplessità, già a suo tempo manifestate, circa il modo con cui l'Ente acquedotti siciliani procede nella sua attività. Sono d'accordo pertanto che il provvedimento venga approvato, ma con queste critiche e riserve.

L O G I U D I C E, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Sono d'accordo con quanto detto dall'onorevole relatore.

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

Do lettura dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

È autorizzata la concessione a favore dell'Ente acquedotti siciliani di contributi straordinari annui di lire 1.300.000.000, per ciascuno degli anni finanziari dal 1969 al 1973, a copertura delle spese sostenute o da sostenere per il perseguimento dei fini istituzionali, per l'esecuzione di opere di manutenzione straordinaria, per il ripianamento dei bilanci, nonché per il pagamento dei ratei d'ammortamento sui mutui assunti o da assumere per l'estinzione di passività esistenti al 31 dicembre 1968, documentate a bilancio.

Una relazione sull'andamento dell'Ente dovrà essere allegata ogni anno allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

La relazione è deliberata dal Consiglio di amministrazione dell'Ente acquedotti siciliani, unitamente al conto consuntivo.

La prima relazione dovrà contenere un piano di risanamento della gestione entro il 1973.

Le somme di cui al presente articolo saranno iscritte negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli anni finanziari dal 1969 al 1973.

(*E approvato*).

L'articolo 2 è rimasto invariato nel testo approvato dal Senato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*E approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (718) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie

dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

La 5^a Commissione ha trasmesso il seguente parere: « La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza ».

G E N C O , *relatore*. Onorevoli senatori, la legge 18 marzo 1968, n. 249, nel concedere la delega al Governo ad emanare le norme necessarie per il riordinamento della Amministrazione dello Stato, per il decentramento delle funzioni e per il riassetto delle carriere e delle retribuzioni dei dipendenti statali ha previsto, all'articolo 28, che con appositi provvedimenti legislativi saranno dettate norme per la graduale revisione degli orari di lavoro dei settori di attività che comportano attualmente, per il personale impiegatizio e salariato, una durata superiore alle 40 ore settimanali.

Tale esigenza appare particolarmente pressante per il settore del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per il quale il decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 434, modificato con decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1967, n. 1513, prevede, a seconda delle varie categorie, una durata del lavoro di 48 o 46 ore settimanali.

È stato quindi predisposto questo disegno di legge con il quale, in attuazione del principio affermato dall'articolo 28 della citata legge n. 249, si stabilisce, all'articolo 1, che entro un triennio, a decorrere dal 1° maggio 1969, l'orario di lavoro del personale dell'esercizio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sarà portato a 40 ore settimanali, attraverso una graduale riduzione dell'orario vigente a 44 ore dal 1° maggio 1969, a 42 ore dal 1° agosto 1970 e a 40 ore dal 1° gennaio 1972.

La durata della settimana lavorativa per il personale direttivo e degli uffici non può essere superiore a quella stabilita per il personale dell'esercizio. Ciò in quanto in base alle vigenti disposizioni, che vengono confermate nel testo del presente provvedimento, nel caso di orario giornaliero spezzato,

la durata della settimana lavorativa per il personale direttivo e degli uffici (escluso quello ausiliario) è di 42 ore e quella del personale ausiliario è di 46 ore (42 ore nel caso di orario giornaliero continuato).

Secondo le valutazioni operate tenendo conto di tutte le iniziative che sarà possibile attuare, il provvedimento comporterà un maggior fabbisogno medio di circa 6.000 unità per l'esercizio 1969, cui corrisponde un maggior onere finanziario di 10 miliardi circa.

Peraltro, l'onere effettivo per il 1969 potrà assumere valori moderatamente inferiori in relazione alla possibilità, prevista dall'articolo 5, di richiedere al personale in servizio prestazioni temporanee di lavoro straordinario, in eccedenza cioè a quelle previste come normale durata del lavoro settimanale, nelle more del reclutamento del personale necessario per rendere al più presto effettiva la riduzione del lavoro, come richiesto dalle organizzazioni sindacali; al termine dell'operazione di riduzione dell'orario a 40 ore settimanali, sarà necessario un aumento di personale per circa 18 mila unità, con una maggiore spesa di circa 45 miliardi.

Non ho altro da aggiungere ed invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

A I M O N I . A nome del Gruppo al quale appartengo dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione. Abbiamo però molte preoccupazioni in ordine alla effettiva attuazione delle norme in esso contenute, data l'attuale situazione delle piante organiche del personale. Già oggi passare da 48 o 46 ore di lavoro a 44 non è molto semplice per la mancanza di personale; ma sarà ancora più difficile, per non dire quasi impossibile, passare alle 42 ore e quindi alle 40.

È indispensabile, perciò, rivedere le piante organiche di detto personale; a tale scopo, ci permettiamo di presentare un emendamento tendente ad inserire, dopo il primo comma dell'articolo 1, un altro comma del seguente tenore: « Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su propo-

sta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto col Ministro del tesoro, saranno rideterminate le piante organiche del personale delle Ferrovie dello Stato fissate con legge 4 dicembre 1961, numero 1265 ».

Ci rendiamo conto che la presentazione di tale emendamento significa rinviare il provvedimento alla Camera dei deputati, con il ritardo che ne consegue; esso però facilita l'attuazione del provvedimento stesso e quindi rivolgiamo al Governo l'invito ad accoglierlo.

V E N T U R I L I N O . Dichiaro che voterò a favore dell'emendamento.

A B E N A N T E . Mi associo alla proposta di emendamento fatta dal senatore Aimoni.

C A V A L L I . Anch'io.

R A I A . Sono d'accordo con l'emendamento proposto dal senatore Aimoni.

N O E ' . Mi permetto di sottolineare la necessità di coordinare questi nuovi orari con quelli degli altri Paesi del Mercato comune europeo, dal momento che si tende ad una uniformazione in questo senso in tutti i settori.

G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Desidero dire ai presentatori dell'emendamento che il suo contenuto è condiviso dal Governo: questo provvedimento, infatti, non avrebbe alcun senso se non si adeguassero gli organici alle effettive esigenze del personale conseguenti alla riduzione dell'orario di lavoro. Le unità sono effettivamente quelle indicate dal senatore Genco e quindi, una volta approvato il disegno di legge, nasce immediatamente la necessità di provvedere all'adeguamento dell'organico.

Quando il provvedimento in discussione è stato predisposto si è tenuta presente questa circostanza e la Direzione generale delle ferrovie, di conseguenza, sta conducendo degli studi perchè possa essere al più presto

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)24^a SEDUTA (12 agosto 1969)

varato il provvedimento per l'adeguamento degli organici. Posso assicurare, pertanto, i presentatori dell'emendamento e i senatori tutti che il problema sarà rapidamente risolto.

Non sono favorevole peraltro all'accoglimento dell'emendamento perchè ciò significherebbe un ritardo nell'approvazione del provvedimento, dovendo esso ritornare alla Camera. Inoltre ho qualche dubbio sulla sua legittimità costituzionale, sostanziosamente esso in una delega al Governo. Ritengo, d'altra parte, che non sarebbe nemmeno bene accetto negli ambienti sindacali poichè sottrarrebbe alla discussione del Parlamento il problema degli organici.

Per tutte queste considerazioni prego quindi i presentatori di ritirare l'emendamento, sottolineando che vi è un preciso impegno del Governo nel senso da loro desiderato. Non vi può essere alcun dubbio in proposito perchè, diversamente, non sarebbe possibile realizzare ciò che si propone questo provvedimento o lo si potrebbe realizzare in una situazione di grave difficoltà per l'Amministrazione dello Stato. Dobbiamo tener conto infatti che le nostre ferrovie sono a proiezione e a livello europeo, per cui, quando ci adeguiamo come rete, dobbiamo tener conto di quello che accade in altri Paesi. Per tale ragione la Direzione generale delle ferrovie ha predisposto il relativo provvedimento, che sarà portato avanti. Faremo in modo, anzi, che, nelle more stesse dell'approvazione del provvedimento, siano create le condizioni per poter poi rapidamente assumere le unità necessarie per completare i quadri delle ferrovie.

PRESIDENTE. Mi permetto di confermare che, contenendo questo emendamento una vera e propria delega al Governo, non può essere discusso in sede deliberante.

AIMONI. Anche a nome del Gruppo al quale appartengo, dichiaro di essere soddisfatto delle dichiarazioni testè fatte dall'onorevole Ministro e ritiro l'emendamento da me presentato.

FABRETTI. Prendiamo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Gaspari.

VENTURI LINO. L'emendamento è in relazione all'articolo 5 del provvedimento, mediante il quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avrebbe la possibilità di rinviare all'infinito l'attuazione del provvedimento senza assumere personale. Però, in seguito alle assicurazioni date dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, non insistiamo per l'accoglimento dello emendamento e confidiamo che quanto da lui detto venga mantenuto.

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

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

Art. 1.

La durata settimanale del lavoro ordinario del personale dell'esercizio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è stabilita in 44 ore dal 1° maggio 1969, in 42 ore dal 1° agosto 1970 e in 40 ore dal 1° gennaio 1972.

Per il personale di macchina utilizzato alle manovre con agente unico la durata della settimana lavorativa non può superare le 40 ore dal 1° agosto 1970 e le 38 ore dal 1° gennaio 1972.

(È approvato).

Art. 2.

Nella formazione degli orari e dei turni di lavoro i limiti di cui all'articolo precedente possono essere superati sino ad un massimo di 48 ore a condizione che le maggiori prestazioni cumulate in più settimane siano compensate accordando in una delle successive settimane un corrispondente recupero, in prolungamento del riposo settimanale.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 24^a SEDUTA (12 agosto 1969)

Art. 3.

Per il personale direttivo e degli uffici la durata settimanale del lavoro ordinario non può essere superiore a quella stabilita dal primo comma dell'articolo 1 per il personale dell'esercizio.

(È approvato).

Art. 4.

Con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 34 della legge 26 marzo 1958, n. 425, saranno emanate le norme di attuazione della presente legge.

(È approvato).

Art. 5.

Nella fase di adeguamento degli organici ai maggiori fabbisogni di personale determinati dal presente provvedimento, limitatamente ai gruppi di personale per cui sia necessario un aumento di organico, gli orari di lavoro possono essere stabiliti secondo le norme precedentemente in vigore. In tal caso, qualora gli orari comportino un lavoro settimanale di durata superiore ai limiti stabiliti dall'articolo 1, sarà corrisposto agli interessati il compenso per lavoro straordinario.

(È approvato).

Art. 6.

Le facoltà concesse al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile dal secondo e terzo comma dell'articolo unico della legge 12 novembre 1968, n. 1203, possono essere esercitate fino a tutto il 31 dicembre 1972 con riferimento anche ai concorsi banditi successivamente alla data di entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

Art. 7.

L'onere derivante dalla presente legge, valutato in dieci miliardi per il 1969, in venti

miliardi per il 1970, in ventotto miliardi per il 1971 e in quarantacinque miliardi per il 1972 e per gli anni successivi, sarà iscritto nello stato di previsione della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per i rispettivi esercizi.

L'onere relativo all'anno 1969 sarà portato in aumento dell'importo del disavanzo di gestione dell'Azienda per lo stesso anno e alla sua copertura si provvede con le operazioni di prestito previste dall'articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: «Perequazione del trattamento economico del personale dipendente da imprese appaltatrici di opere e di servizi ferroviari al trattamento del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato» (740) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Perequazione del trattamento economico del personale dipendente da imprese appaltatrici di opere e di servizi ferroviari al trattamento del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato», già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Informo gli onorevoli colleghi che la Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di sua competenza.

G E N C O , *relatore*. Con la legge 23 ottobre 1960, n. 1369, che fu approvata in questa stessa Commissione, venne concesso ai

lavoratori delle imprese appaltatrici di opere e di servizi per conto dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato un trattamento retributivo minimo, inderogabile, non inferiore a quello spettante ai dipendenti delle stesse ferrovie dello Stato. Detta perequazione è stata attuata nel tempo con provvedimenti vari, e precisamente col decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192, con la legge 6 febbraio 1963, n. 45, col decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1965, n. 373, e con il decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749. A seguito di questi due ultimi decreti presidenziali, però, il raffronto con il trattamento retributivo del personale delle Ferrovie dello Stato ha cessato di essere effettivo, essendo stato riferito ad un trattamento virtuale precedente del personale stesso. Difatti il personale in servizio nelle Ferrovie dello Stato ha ottenuto ulteriori miglioramenti retributivi.

Il disegno di legge in esame tende a riportare il personale dipendente dalle ditte appaltatrici allo stesso livello di retribuzione del personale dipendente dall'Amministrazione ferroviaria dello Stato. Non mi pare che il provvedimento possa dar luogo a dubbi o perplessità e pertanto prego la Commissione di approvarlo nel testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati.

V E N T U R I L I N O . Noi non possiamo non dare il nostro assenso al disegno di legge in esame, che viene incontro alle richieste dei lavoratori delle imprese appaltatrici di opere e di servizi ferroviari. L'unica nostra osservazione in proposito è quella che si può rilevare dall'ordine del giorno, che ho presentato insieme ai senatori Aimoni, Tansini, Bonazzi, Abenante e Raia, e che invito la Commissione ad approvare, come del resto ha già fatto la Camera dei deputati.

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

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

Art. 1.

Ai fini del raffronto previsto dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 22 novembre 1961, n. 1192, per la determinazione del trattamento economico spettante ai dipendenti dalle imprese appaltatrici di servizi od opere per conto dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono da considerare lo stipendio base della qualifica ferroviaria con la quale esiste piena corrispondenza di mansioni, aumentato della indennità integrativa speciale di cui alla legge 21 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni, e la paga tabellare stabilita dal contratto collettivo nazionale di lavoro, aumentata dell'indennità di contingenza, vigenti alla data del 1° gennaio 1969, fermo restando il riferimento al contratto collettivo nazionale più favorevole in presenza di più contratti collettivi per la stessa categoria.

(È approvato).

Art. 2.

L'incremento di retribuzione derivante dal raffronto di cui al precedente articolo sarà corrisposto sotto forma di assegno perequativo non assoggettabile ad alcun gravame contributivo di qualsiasi natura e non computabile come elemento della retribuzione ai fini dei vari istituti contrattuali.

(È approvato).

Art. 3.

L'assegno perequativo è rideterminabile ogni qual volta si verificano variazioni negli elementi del raffronto per disposizioni di legge o rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro. Ai fini suddetti non si considerano variazioni quelle relative alla indennità integrativa speciale ed alla indennità di contingenza.

(È approvato).

Art. 4.

L'eventuale incremento di retribuzione derivante dal raffronto precisato nei prece-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)24^a SEDUTA (12 agosto 1969)

denti articoli sarà corrisposto, sotto forma di assegno perequativo, nella misura del 70 per cento dal 1° gennaio 1969 e nella misura integrale con decorrenza dal 1° gennaio 1970.

(È approvato).

Art. 5.

All'onere derivante dalla presente legge, previsto in lire 1 miliardo per l'anno finanziario 1969, si provvede con riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto al capitolo 219 dello stato di previsione della spesa dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per il predetto anno finanziario.

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

(È approvato).

Ricordo alla Commissione che dai senatori Lino Venturi, Aimoni, Tansini, Bonazzi, Abenante e Raia è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato, nell'esaminare il disegno di legge numero 740 relativo alla perequazione del trattamento economico del personale dipendente da imprese appaltatrici di opere e di servizi ferroviari al trattamento del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, facendo riferimento agli impegni ed assicurazioni precedentemente assunti dal Governo e dai vari Ministri e tenuto conto dello spirito della legge n. 1369 del 1960,

impegna il Governo a dare precise direttive all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per porre fine al sistema degli appalti di opere e servizi a carattere permanente del settore predisponendo i necessari provvedimenti per l'assorbimento nei ruoli delle ferrovie dello Stato dei lavoratori occupati e ciò anche per eliminare definitivamente le sperequazioni sul trattamento economico, normativo e previdenziale che, nonostante l'approvazione del disegno di legge n. 740, restano tuttora irrisolte ».

Io proporrei di sostituire alla parola « impegna » la parola « invita ».

V E N T U R I L I N O . D'accordo, purchè l'ordine del giorno venga approvato.

G E N C O , *relatore*. Dichiaro di essere favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno, modificato come suggerito dal Presidente.

G A S P A R I , *ministro dei trasporti*. Anche il Governo è favorevole in questo senso.

P R E S I D E N T E . Allora metto ai voti l'ordine del giorno, con la modifica da me proposta, accettato dal Governo e dal relatore.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Alpino, Alessandrini, De Lorenzo Ferruccio, Ferioli e Biondi: « Proroga al 1° luglio 1971 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale, modificato con legge 26 giugno 1964, n. 434 (741) (Approvato dalla Camera dei deputati) »

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Alpino, Alessandrini, De Lorenzo Ferruccio, Ferioli e Biondi: « Proroga al 1° luglio 1971 del termine stabilito dal comma sesto dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recante norme sulla circolazione stradale, modificato con legge 26 giugno 1964, n. 434 », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

Articolo unico.

Al sesto comma dell'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le parole: « fino al 1° luglio 1969 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 1° luglio 1971 ».

G E N C O , *relatore*. Vorrei spendere poche parole per illustrare lo spirito del disegno di legge in discussione nel quadro della situazione attuale.

L'articolo 146 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 — noto come il « Codice della strada » — vietava la circolazione sul territorio nazionale ai veicoli le cui caratteristiche non rispondessero ai requisiti stabiliti negli articoli 32 e 33 dello stesso decreto presidenziale.

Considerato però che la nuova norma colpiva in modo particolare la categoria degli autotrasportatori, e che non era giusto pretendere che da un momento all'altro un numero enorme di automezzi venisse eliminato dal parco nazionale, con grave disagio per le famiglie che vivevano dell'attività svolta con quei mezzi, fu concessa una proroga fino al 1° luglio 1964. Scaduta tale proroga, sempre sulla base di considerazioni sul piano sociale ed umano, fu presentato dal Governo un disegno di legge per concedere una nuova proroga alla circolazione di quei mezzi, fino al 1° luglio 1969.

Ora anche la seconda proroga è scaduta, ma sulle nostre strade ancora circolano quindicimila automezzi le cui caratteristiche non corrispondono a quanto stabilito dalle norme vigenti. Noi non possiamo costringere migliaia di ditte a togliere di mezzo i loro automezzi perchè ciò determinerebbe un notevole scempenso nel settore degli autotrasporti, settore che, come tutti sappiamo, è già travagliato da una ben nota crisi.

Il disegno di legge in discussione si fa interprete delle esigenze pratiche ed umane nel quadro della situazione illustrata e concede una ulteriore proroga per permettere

ai citati mezzi di circolare sulla nostra rete stradale fino al 1° luglio 1971.

A B E N A N T E . Io formalmente chiedo il rinvio della discussione del disegno di legge per approfondirne lo studio ed essere in grado di valutare gli inconvenienti ed i pericoli per la sicurezza del traffico cui l'approvazione del provvedimento potrebbe dar luogo.

P R E S I D E N T E . Onorevoli colleghi, permettetemi di dire che io sono sempre stato scrupolosamente obiettivo.

Qui ci troviamo di fronte ad un numero limitato di automezzi, che superano i limiti di altezza o lunghezza magari di pochi centimetri, che quindi non possono recare grave pericolo per la circolazione e che, a mio avviso, almeno in buona parte avranno modo di consumarsi e quindi di sparire nel corso dei due prossimi anni.

Se noi non approviamo questo disegno di legge, certamente i quindicimila veicoli le cui caratteristiche non sono conformi alle leggi continueranno egualmente a circolare; la polizia magari un giorno sì e uno no li fermerà, eleverà ai loro proprietari contravvenzione, creando una situazione di tensione, di risentimenti, di difficoltà di ogni genere. Infine dobbiamo pensare che ci sono tante famiglie che vivono solo grazie alla attività e quindi alla possibilità di circolare di quegli autoveicoli.

R A I A . Io insisto sull'elemento sicurezza: dobbiamo valutare a fondo quali conseguenze il provvedimento può arrecare e quanto può influire sulla sicurezza stradale. Mi associo quindi alla richiesta del collega Abenante perchè sia accettato un rinvio della discussione del disegno di legge.

G E N C O , *relatore*. Le preoccupazioni dei colleghi Abenante e Raia mi sembrano eccessive. Il problema in fondo è molto limitato. Il numero degli autoveicoli da trasporto raggiunge in Italia il milione di unità; di fronte a questa cifra, certamente imponente, ci sono quindicimila autoveicoli

che non rispondono alle caratteristiche dettate dalla legge. Vi sentite voi di bloccare la circolazione? Io personalmente no, quindi sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione.

G A S P A R I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei mettere bene in evidenza che il disegno di legge in discussione è di iniziativa parlamentare.

Quando fu esaminato alla Camera dei deputati fu posto in luce soprattutto che le ditte che non hanno ancora aggiornato i loro mezzi da trasporto sono quelle povere, a carattere artigianale, cioè i trasportatori diretti. Il Governo, rappresentato dal collega Terrana, propose anche di sottoporre quei veicoli ad una revisione al fine di accertarne il buon funzionamento e quindi l'esistenza di adeguate garanzie per la circolazione stradale, ma le commissioni riunite lavori pubblici e trasporti furono contrarie.

Comunque, non ha rinnovato il proprio mezzo di trasporto soltanto chi non aveva i fondi per farlo. Auguriamoci che la proroga di due anni prevista dal disegno di legge in esame sia sufficiente a far sì che tutti possano provvedere adeguatamente, magari sostituendo i loro automezzi.

Teniamo presente che quindicimila famiglie vivono dei guadagni derivanti dalla attività di quei mezzi.

D'altra parte non è la prima volta che si presenta un problema simile: voi tutti ricordate che per la legge che imponeva l'aggiornamento dei forni ci fu bisogno di numerose proroghe proprio perchè anche in quel caso si trattava di una categoria comprendente anche ditte molto povere, non in

grado di affrontare la spesa necessaria ad ammodernare i propri impianti.

Sotto questo profilo, più umano e sociale che giuridico, pregherei la Commissione di approvare il disegno di legge, dando nel contempo assicurazione che nessun'altra proroga sarà concessa. Lo dico responsabilmente ed a chiare lettere: chi non si sarà aggiornato entro il 1° luglio 1971 cambi pure attività perchè le norme che disciplinano il settore entreranno senz'altro in vigore.

A B E N A N T E. Mi rendo conto delle preoccupazioni espresse dal signor Presidente, dal signor Ministro e dal collega relatore, e non insisto sulla mia richiesta di rinvio; comunque, per quanto ho precedentemente esposto, sono costretto ad annunciare l'astensione del mio gruppo dalla votazione sul disegno di legge in discussione.

R A I A. Mi associo al collega Abenante e, per gli stessi motivi da lui adottati, annuncio l'astensione anche del gruppo che rappresento.

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

Metto ai voti il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 21,40.