SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 10 MAGGIO 1967

(92ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente GIACOMO FERRARI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato » **(1720)** (*D'iniziativa dei senatori Battaglia ed altri*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1253
JERVOLINO, *relatore* 1253

« Istituzione di uffici oggetti rinvenuti negli aeroporti del territorio nazionale » **(1894)** (*D'iniziativa dei deputati Di Vagno ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1240
GENCO, *f.f. relatore* 1240
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1240

« Norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio degli impianti di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico » **(2032) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1244, 1249, 1250
CROLLALANZA 1246
DERIU 1248, 1250
DE UNTERRICHTER . . . . . *Pag.* 1245, 1249
FOCACCIA 1247, 1250
GENCO, *f.f. relatore* 1244, 1247, 1250
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1248, 1250
MURGIA 1245, 1247

« Controllo delle erogazioni, per spese di esercizio e patrimoniali, effettuate dalle gestioni governative di pubblici servizi di trasporto » **(2101)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1241, 1243
GENCO 1242
GIORGETTI, *relatore* 1242
MURGIA 1242

« Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione di lavori urgenti sulle ferrovie Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta Santa Anastasia-Regalbuto e Circumetnea » **(2147)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1251, 1252
CROLLALANZA 1251
DERIU 1251
GENCO 1251
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1252

« Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » **(2159)** (*D'iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1252
DERIU, *relatore* 1253
DE UNTERRICHTER 1259
GENCO 1253
GIANCANE 1253

« Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » **(2175)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1243, 1244
ADAMOLI 1244
GIANCANE, *relatore* 1243
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1244

La seduta è aperta alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Massobrio, Murgia, Spasari, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

G U A N T I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione ed approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Di Vagno ed altri: « Istituzione di uffici oggetti rinvenuti negli aeroporti del territorio nazionale » (1894) (*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 d'iniziativa dei deputati Di Vagno, Buttè e Macchiavelli: « Istituzione di uffici oggetti rinvenuti negli aeroporti del territorio nazionale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nella momentanea assenza del relatore, senatore de Unterrichter, prego il senatore Genco di riferire alla Commissione.

G E N C O , *f. f. relatore.* Onorevoli senatori, il disegno di legge sottoposto al vostro esame intende eliminare, negli aeroporti del territorio nazionale, situazioni di profondo disagio che si verificano allorchè utenti delle linee aeree smarriscono oggetti o effetti personali.

Dato lo sviluppo del traffico aereo e l'alta percentuale dei casi di smarrimento, si propone di istituire negli aeroporti, in analogia a quanto avviene nell'ambito delle stazioni ferroviarie, appositi uffici gestiti, laddove gli aeroporti siano dello Stato, dalla direzione circoscrizionale di aeroporto e, dove siano privati, dall'ente gestore, per consentire una più adeguata procedura sia nel versamento sia nella restituzione delle cose mobili smarrite.

Ovviamente, il regolamento per la consegna degli oggetti rinvenuti negli aeroporti dovrà essere approvato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Dopo quanto brevemente esposto, onorevoli senatori, non mi resta che invitarvi ad approvare le norme in esame.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo dichiara di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

In deroga a quanto stabilito dall'articolo 927 e seguenti del Codice civile, nell'ambito degli aeroporti sul territorio nazionale,

possono essere istituiti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, appositi uffici cui vengono consegnate le cose ritrovate, sia nelle aerostazioni, sia a bordo degli aeromobili in sosta.

Se si tratta di oggetti allo stato estero, essi devono essere custoditi in apposito locale, con la osservanza delle modalità previste dalle disposizioni doganali per i magazzini di proprietà privata, in quanto applicabili.

(*È approvato*).

Art. 2.

Gli uffici saranno gestiti dalla Direzione circoscrizionale di aeroporto.

Trascorso un anno dalla data di rinvenimento senza che la cosa venga rivendicata dal legittimo proprietario, le Direzioni circoscrizionali di aeroporto procederanno alle aste pubbliche per la vendita degli oggetti rinvenuti.

L'importo ricavato, detratto il premio di cui all'articolo 930 del Codice civile per il ritrovatore, sarà incamerato dall'Erario e versato dalla Direzione circoscrizionale alle entrate del bilancio dello Stato.

Alla vendita di oggetti allo stato estero deve sempre presenziare un funzionario della dogana. In tali casi, prima della ripartizione di cui al comma precedente, devono essere soddisfatti i diritti doganali, salvo che gli oggetti stessi non siano destinati ad essere rispediti all'estero.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il regolamento della consegna degli oggetti rinvenuti negli aeroporti dovrà essere emanato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Controllo delle erogazioni, per spese di esercizio e patrimoniali, effettuate dalle gestioni governative di pubblici servizi di trasporto » (2101) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Controllo delle erogazioni, per spese di esercizio e patrimoniali, effettuate dalle gestioni governative di pubblici servizi di trasporto », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

Le gestioni governative dei pubblici servizi di trasporto in concessione, condotte dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto-legge 5 giugno 1936, n. 1336, o per effetto di qualsiasi altra disposizione, sono sottoposte a revisione amministrativo-contabile effettuata da un collegio di revisori composto da tre membri nominati con decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile, di concerto col Ministro per il tesoro.

Il collegio è composto da un magistrato della Corte dei conti, con funzioni di presidente, designato dal Presidente della Corte dei conti, da un funzionario della carriera direttiva del Ministero dei trasporti e della aviazione civile e da un funzionario della carriera direttiva del Ministero del tesoro. Esso è nominato per un triennio ed i suoi membri possono essere riconfermati.

Qualora se ne ravvisi l'opportunità, in relazione alla consistenza ed alle dimensioni delle gestioni di cui al primo comma, possono essere istituiti, con le forme e nei modi previsti nel presente articolo, collegi di revisori per singole gestioni e per gruppi di esse.

I revisori svolgono il loro mandato a norma dell'articolo 2403 e seguenti del Codice civile in quanto applicabili e riferiscono alla Amministrazione, semestralmente, sull'anda-

mento delle gestioni stesse e, annualmente, sui relativi bilanci di esercizio.

G I O R G E T T I , *relatore*. Onorevoli senatori, non è necessario spendere molte parole per illustrare il disegno di legge al nostro esame. Esso è inteso a dotare le gestioni governative dei pubblici servizi di trasporto di un efficiente sistema di controllo amministrativo-contabile a mezzo di appositi collegi di revisori dei conti.

Le gestioni di cui discutiamo, come voi sapete, sono le seguenti:

1) navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como; 2) ferrovie calabro-lucane e autoservizi integrativi; 3) ferrovia circumetnea; 4) ferrovie meridionali sarde; 5) ferrovie padane; 6) ferrovia Torino-Ceves; 7) ferrovia Penne-Pescara; 8) ferrovia Genova-Casella.

Tali ferrovie sono gestite direttamente, a mezzo di commissari governativi, dal Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Per i servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi, il bilancio di previsione, ai sensi della legge 18 luglio 1957, n. 614, è annesso allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, mentre per le altre gestioni governative non vi è l'obbligo di allegare i relativi bilanci al suddetto stato di previsione. Questi bilanci sono depositati al Ministero, ma non vengono pubblicati.

Si deve ricordare però che nel bilancio del Ministero dei trasporti sono previsti stanziamenti per spese di esercizio per tutte le gestioni dirette di cui si discute; precisamente, i capitoli di bilancio 1254, per le spese correnti, e 5092, per le spese in conto capitale.

In virtù del provvedimento in esame, i revisori (i quali svolgeranno il loro mandato ai sensi degli articoli 2403 e seguenti del Codice civile) riferiranno all'Amministrazione semestralmente, sull'andamento delle gestioni stesse, e annualmente, sui relativi bilanci di esercizio.

Opportunamente poi il penultimo comma dell'articolo unico stabilisce che, ove se ne ravvisi l'opportunità, più gestioni potranno essere sottoposte al controllo di un unico collegio di revisori.

Concludendo su questo punto, in sintesi, con il progetto in esame si colma una lacuna esistente in questo settore.

Il disegno di legge è stato approvato senza modifiche dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati. La nostra Commissione finanze e tesoro, della quale è stato richiesto il parere, ha precisato di non aver nulla da osservare sotto il profilo finanziario. Pertanto, è da presumersi che il limitatissimo onere, che pure deve esserci in quanto detti revisori percepiranno dei gettoni di presenza, sarà fronteggiato con i normali stanziamenti di bilancio.

Non mi resta che ringraziare i colleghi della cortese attenzione prestatami invitandoli ad approvare, nel testo trasmesso dall'altro ramo del Parlamento, il disegno di legge in esame.

G E N C O . È ovvio che le gestioni governative delle ferrovie concesse devono essere sottoposte a controllo amministrativo; da ciò discende la necessità dell'istituzione di collegi di revisori, nominati con decreto del Ministro dei trasporti, per singole gestioni e per gruppi di esse.

Mi sembra che la questione sia del tutto pacifica.

M U R G I A . Sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame purchè risulti chiaro che esso non comporterà inutili duplicazioni.

Infatti, la normativa sulle società per azioni che gestiscono servizi di trasporto prevede già un collegio di revisori (esso è prescritto, tra l'altro, dallo stesso Codice civile).

Condivido pertanto il contenuto dell'articolo unico in discussione con la precisazione che esso non dovrà costituire una duplicazione nella istituzione dei collegi dei revisori. Diversamente, si verrebbero ad istituire due controlli: uno sul posto, in seno alla società, e l'altro presso il Ministero dei trasporti.

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

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge del quale ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (2175)
(*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: « Corresponsione di compensi incentivi al personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G I A N C A N E , *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge n. 2175 è già stato approvato all'unanimità in sede deliberante dalla X Commissione permanente della Camera.

Esso infatti non solo risponde alle vive attese del personale delle Ferrovie dello Stato, ma permette alla Azienda ferroviaria di adottare nei riguardi del personale stesso quei criteri di gestione produttivistici così essenziali nella conduzione di grandi complessi industriali.

Il disegno di legge è diretto ad incrementare la produttività del personale e, conseguentemente, a ridurre i costi mediante la corresponsione di compensi incentivanti da finanziare con un'aliquota (50 per cento) delle economie derivanti dalla riduzione del personale.

Le minori spese sono state determinate con riferimento al personale esistente nel 1966 rispetto al 1965, in quanto dal 1966 è stata iniziata la politica di contenimento delle assunzioni da effettuare in sostituzione del personale esonerato. Le economie in tale anno sono ammontate a 8 miliardi: di questi, il 50 per cento va a beneficio del Tesoro mentre il restante 50 per cento, cioè i 4 miliardi di cui si parla all'articolo 1 del disegno di legge in oggetto, va distribuito al personale sotto forma di compensi incentivi.

Questo disegno di legge è un provvedimento provvisorio ed ha lo scopo di regolamentare, per il solo 1966, la questione degli incentivi al personale delle Ferrovie dello Stato.

Mi preme far rilevare, onorevoli senatori, che il principio basilare della corresponsione al personale dei compensi incentivanti a scopo produttivistico è inserito e regolato dall'articolo 16 del disegno di legge per il riordinamento della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, attualmente all'esame, in sede deliberante, della X Commissione permanente della Camera.

Ho fondati motivi di ritenere che entro breve tempo quella Commissione approverà il detto disegno di legge, per cui la nostra Commissione sarà investita del relativo esame per completarne l'*iter* parlamentare.

È chiaro quindi che il provvedimento di cui oggi ci occupiamo costituisce in pratica uno stralcio, per l'anno 1966, della materia dell'incentivazione al personale delle Ferrovie dello Stato.

I compensi saranno determinati tenendo conto degli incrementi di produttività del lavoro realizzati nei vari settori di appartenenza del personale, mentre le misure individuali verranno stabilite in relazione alla qualità delle prestazioni rese, nonché al rendimento, allorquando abbia comportato un sensibile miglioramento dei risultati economici della gestione aziendale.

La facoltà di determinare ed erogare i compensi incentivanti è demandata al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda ferroviaria.

L'onere trova copertura negli ordinari stanziamenti per spese del personale contenuti nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1966.

Data l'ovvietà del provvedimento ritengo di non dovermi dilungare oltre ed invito

pertanto gli onorevoli senatori della Commissione ad approvare questo disegno di legge senza emendamenti, nel testo trasmesso dalla Camera.

A D A M O L I . A nome del Gruppo comunista dichiaro di essere favorevole all'ulteriore *iter* del provvedimento.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo non può che associarsi alle conclusioni dell'onorevole relatore.

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

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

Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a corrispondere al proprio personale compensi incentivi a fini di produttività aziendale, per l'importo di lire 4.000 milioni determinato in relazione all'aumento di produttività aziendale conseguito nel 1966 e riferito alla quota parte delle economie accertate nelle spese di personale.

Il provvedimento relativo alla determinazione ed erogazione dei compensi individuali è adottato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con quota parte delle economie accertate sui capitoli di spesa nn. 101, 110 e 1011 del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1966.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio degli impianti di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico » (2032)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Norme per la disciplina della costruzione e dell'esercizio degli impianti di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

In sostituzione del senatore Deriu, relatore, temporaneamente assente, invito il senatore Genco a voler svolgere la relazione sul disegno di legge in esame.

G E N C O , *f. f. relatore.* Onorevoli senatori, il provvedimento di legge al nostro esame intende contribuire a rendere più scrupolosa l'osservanza, indispensabile per la sicurezza del trasporto, delle norme che regolano la costruzione e l'esercizio degli impianti funicolari in servizio pubblico.

Come è noto, il settore degli impianti di trasporto con trazione a fune è costituito dalle funicolari aeree e da quelle terrestri; in questi ultimi anni, le funicolari aeree, in modo particolare, hanno subito uno sviluppo veramente notevole, come è facilmente dimostrabile dal raffronto di alcuni dati relativi agli anni 1948 e 1962, ultimo anno per il quale disponiamo di statistiche ufficiali.

Le funivie bifuni nel 1948 comprendevano 24 impianti per una lunghezza di esercizio di chilometri 58,4 e hanno trasportato 1.850.000 viaggiatori; nel 1962 sono passate a 77 impianti per chilometri 130,4 trasportando 6.092.000 viaggiatori.

Le funivie monofuni, che nel 1948 comprendevano 10 impianti per chilometri 12,6 ed un traffico di 260.000 viaggiatori, sono salite a 169 impianti per chilometri 219,2 ed a 6.127.000 viaggiatori.

Si tratta dunque di un importante complesso di impianti in servizio pubblico per i quali sembra lecito prevedere un notevole, ulteriore sviluppo; ma, a causa della dispersione, della ubicazione in zone non sempre

facilmente accessibili e del fatto che, nella quasi totalità dei casi, l'esercizio ha carattere prevalentemente stagionale, l'opera di vigilanza sugli impianti in questione da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione incontra difficoltà non indifferenti, anche in relazione ad una parziale carenza legislativa in materia.

Di conseguenza, risultando di scarsa efficacia l'azione preventiva che può essere svolta dagli organi di vigilanza, accade che in qualche caso gli impianti di cui trattasi vengano esercitati, nell'intervallo tra una ispezione e l'altra, in condizioni non del tutto soddisfacenti per la sicurezza dei viaggiatori trasportati.

In tali condizioni, ed allo stato attuale della legislazione, gli organi di vigilanza possono intervenire quasi esclusivamente con la revoca del nulla osta alla prosecuzione dell'esercizio; mancano pertanto adeguate norme, idonee ad individuare le varie ipotesi di responsabilità, che, agevolando l'opera di prevenzione e di repressione delle irregolarità tecniche di costruzione e di esercizio degli impianti, assicurino una migliore tutela della pubblica incolumità in un settore di trasporto che, per la sua natura, presenta particolari aspetti di delicatezza.

Si è dunque ritenuto necessario, per imporre una precisa disciplina nel settore funiviario, predisporre il presente disegno di legge che prevede, all'articolo 1, una sanzione da lire 500.000 a lire 2.000.000 per chi costruisca un impianto senza aver ottenuto la concessione o l'autorizzazione a seconda dei casi prescritta.

L'articolo 2 punisce invece con un'ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000 chi dia inizio all'esercizio senza aver ottenuto la autorizzazione conseguente alla necessaria visita di collaudo.

L'articolo 3 è diretto a reprimere tutti quei casi in cui l'esercizio venga condotto in condizioni di pericolosità; l'ammenda prevista varia da lire 50.000 a lire 500.000.

Con l'articolo 4 vengono indicati gli organi competenti ad accertare le infrazioni, attribuendo tale funzione sia agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, la cui dislocazione capillare consente di intervenire tempestivamente in zone spesso non facilmente accessibili, sia ai funzionari delle autorità concedenti.

L'articolo 5 prevede la possibilità di definire sollecitamente, mediante oblazione, le varie infrazioni, mentre l'articolo 6 disciplina la destinazione delle somme introitate all'Erario con imputazione all'apposito capitolo dell'entrata esistente in bilancio.

Dopo quanto esposto, onorevoli senatori, non mi rimane che invitarvi ad approvare il disegno di legge in oggetto.

M U R G I A . Condivido la sostanza del provvedimento in esame, ma desidero osservare che, a mio avviso, non è sufficientemente regolata la delicata questione della prevenzione degli infortuni nel campo dei trasporti con trazione a fune.

Nel testo del disegno di legge è stabilito che tale prevenzione debba essere affidata all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ma io sono convinto che l'Ispettorato non sia tecnicamente in grado di svolgere tale compito.

Perché non adottare dunque la soluzione cui è ricorso, per un'analoga materia, il Ministero dei lavori pubblici? Tale Ministero, infatti, ha devoluto il compito della prevenzione infortuni per gli ascensori e montacarichi all'ENPI (Ente nazionale prevenzione infortuni) il quale dispone di un'organizzazione capillare in grado di svolgere un'azione veramente efficace ai fini di questi servizi pubblici.

Raccomanderei pertanto al Governo che tutta la materia della prevenzione degli infortuni nel settore dei trasporti con trazione venisse affidata all'ENPI che, ripeto, è attrezzato per svolgere questo delicato compito assai meglio dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile.

D E U N T E R R I C H T E R . Dissento dalle osservazioni del collega Murgia facendogli notare che la materia riguardante gli ascensori ed i montacarichi è nettamente diversa da quella che concerne i trasporti con trazione a fune.

Infatti, mentre gli ascensori si prestano ad un alto grado di standardizzazione, le funivie, esclusi alcuni impianti scioviari, sono sempre legate alla difformità dei vari profili terrestri o aerei che devono seguire.

Pertanto, diversa è la specializzazione che si richiede per la prevenzione degli infortuni in questo campo; a mio avviso, quindi, tale compito deve continuare ad essere svolto dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile il quale dispone di una apposita Commissione funivie che sorveglia continuamente i vari impianti.

Tale Commissione è tecnicamente ben attrezzata, anche se lamenta, come molte altre Amministrazioni statali, l'insufficienza del personale in rapporto al numero degli impianti esistenti.

Comunque, ritengo sia senz'altro da preferire l'opera di sorveglianza svolta dall'Ispettorato della motorizzazione a quella svolta dall'ENPI il quale limita la propria competenza esclusivamente al campo degli ascensori e montacarichi.

Ma vi è un'altra questione, onorevole Sottosegretario, sulla quale desidero richiamare la sua attenzione: è assolutamente necessario sveltire le operazioni burocratiche in tema di richiesta di nuovi impianti funiviari.

Le norme esistenti risalgono all'anno 1933; con il presente provvedimento si adottano drastici provvedimenti per farle rispettare, comminando ammende pecuniarie molto gravi per i trasgressori.

Ma prima di arrivare a questo, onorevoli senatori, bisognerebbe rivedere tutte le norme che si riferiscono a tale materia, definendo meglio i rapporti che, in questo campo, devono esistere tra cittadino e Stato.

All'articolo 1 del disegno di legge è detto: « Chiunque costruisce *anche parzialmente* un impianto di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico senza avere ottenuto preventivamente il prescritto idoneo provvedimento, ovvero esegue modifiche, sostituzioni o rifacimenti dell'impianto o di sue parti senza autorizzazione, è punito con la ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000 ».

Che cosa devo osservare in proposito? Che una siffatta norma sarebbe veramente valida solo se fosse già esistente una legge che stabilisse le modalità ed i tempi che il cittadino deve osservare qualora intenda costruire una funivia; la legge dovrebbe anche stabilire, per esempio, che trascorsi tre-quattro mesi dalla presentazione della domanda senza aver ricevuto risposta, la domanda stessa deve ritenersi accolta.

Dico questo perché il maggior numero delle trasgressioni alle norme esistenti in materia di costruzioni funiviarie è dovuto alla lentezza con la quale le domande vengono esaminate dagli organi competenti.

Se un cittadino presenta nel mese di febbraio la domanda per la costruzione di un impianto funiviario, quando avrà la possibilità di iniziare i lavori? Solo nei mesi di giugno o luglio e, al massimo, fino ad ottobre, perché nelle altre stagioni la montagna è coperta di neve; pertanto, il più delle volte senza attendere l'approvazione della apposita Commissione, il cittadino in questione comincerà a costruire i piloni nell'attesa di completare l'opera l'anno dopo ad autorizzazione ricevuta. È bene che ciò avvenga? Certamente no, ma faccio ancora una volta notare che tali trasgressioni sono dovute ad una carenza della legge e ad un cattivo funzionamento degli uffici preposti all'esame di queste domande.

Per tale motivo insisto affinchè il Ministero dei trasporti tenga presente questa mia osservazione e voglia provvedere a meglio regolare la materia; propongo inoltre alla Commissione la soppressione, nell'articolo 1, delle parole « anche parzialmente ».

C R O L L A L A N Z A . Devo dire che nutro anche io fondati dubbi sull'opportunità di demandare all'ENPI il compito di vigilare per la prevenzione degli infortuni nel settore dei trasporti con trazione a fune; verremmo infatti a sottrarre all'Ispettorato generale della motorizzazione civile, organo preposto alla concessione delle autorizzazioni per le costruzioni funiviarie, una parte essenziale del proprio compito, il che non mi sembra opportuno.

D'altra parte nulla vieta che il Ministero dei trasporti, laddove l'Ispettorato della motorizzazione non sia in grado di svolgere ta-

le azione di controllo, deleghi all'ENPI questo compito, ma ciò deve avvenire caso per caso e valutate le varie situazioni, mai per legge.

Ritengo dunque che, solo con questa precisazione, possa venire accolta la proposta del senatore Murgia.

M U R G I A . Nel mio precedente intervento non ho forse ben precisato il mio pensiero.

Similmente a quanto avvenuto nel settore della prevenzione infortuni per gli ascensori e montacarichi, prevenzione che il competente Ministero dei lavori pubblici ha delegato all'ENPI, io auspico che il Ministero dei trasporti, ed in questo sono d'accordo con il senatore Crollalanza, esamini la possibilità di delegare il compito di vigilanza per i trasporti funiviari a questo Ente il quale, contrariamente a quanto affermato dal collega de Unterrichter, dispone di attrezzature e mezzi idonei a svolgere tale compito.

Ho citato gli ascensori ed i montacarichi, ma l'ENPI esegue la prevenzione infortuni in tutte le grandi industrie italiane nelle quali si fa uso di meccanismi che possono essere pericolosi per gli operai; a maggior ragione, pertanto, potrebbe svolgere la sorveglianza sui trasporti a fune che interessano la pubblica incolumità.

Rinnovo dunque la mia raccomandazione al Ministero dei trasporti di delegare, eventualmente caso per caso, queste funzioni ad un ente specializzato come l'ENPI.

G E N C O , *f. f. relatore.* Alcuni anni fa il senatore Focaccia, nella sua qualità di Sottosegretario per i trasporti, ha sostenuto un disegno di legge inteso a concedere un contributo straordinario all'Istituto per lo studio della trazione a fune. Tale Istituto ha la sua sede vicino a Roma, dipende dal Ministero dei trasporti e presuppone specifiche competenze ed attrezzature che l'ENPI, nel settore particolare delle funivie, non può avere.

Altro, infatti, è collaudare un ascensore che porta quattro persone ed ha i suoi impianti di sicurezza standardizzati, altro è collaudare impianti funiviari che variano a seconda delle località in cui vengono installati!

L'Ispettorato generale della motorizzazione civile mi pare sia dunque l'organo più idoneo, in quanto dipendente dal Ministero dei trasporti, a svolgere il compito di vigilanza di cui trattasi proprio perché si può avvalere degli studi specifici che, in questo settore, il Ministero ha svolto.

E vengo alle preoccupazioni espresse dal senatore de Unterrichter. Egli ha giustamente fatto notare che, in montagna, certi lavori si possono effettuare solo in taluni mesi dell'anno ed ha aggiunto che, data la lentezza delle operazioni burocratiche in tema di richieste di nuovi impianti, molti sono gli interessati che iniziano i lavori prima di aver avuto l'autorizzazione per la costruzione della funivia; in attesa che la materia venga meglio regolata, il senatore de Unterrichter ha proposto che nell'articolo 1 del provvedimento, vengano soppresse le parole « anche parzialmente », che, per l'appunto, si riferiscono a tali lavori.

In definitiva, quali opere si possono considerare inizio parziale di un trasporto con trazione a fune?

I blocchi di fondazione per le cabine? I piloni? A mio avviso, un impianto funiviario nasce nel momento in cui, fatti i piloni, si cominciano a tendere le funi e ritengo pertanto che anche il Ministero dei trasporti, se questo è il pensiero della Commissione e se questa è l'interpretazione che la Commissione dà della legge, dovrebbe guardare alla questione con una certa elasticità tenendo conto che una funivia non può sorgere in una sola stagione ma, date le condizioni ambientali, richiede una preparazione ed installazioni da eseguirsi poco per volta.

Pertanto, pur condividendo le preoccupazioni del senatore de Unterrichter, ritengo non sia necessario modificare il testo dell'articolo 1, nella convinzione che un'equilibrata interpretazione della norma stessa non porterà ad alcun inconveniente.

F O C A C C I A . Poiché sono stato chiamato in causa dal senatore Genco desidero

a mia volta sottolineare che l'ENPI non è attrezzato, contrariamente a quanto sostenuto dal senatore Murgia, per svolgere il compito di sorveglianza e prevenzione di cui trattasi.

L'Ispettorato della motorizzazione civile dispone infatti di specialisti *ad hoc*, di ingegneri addetti a questo specifico lavoro che, periodicamente, prelevano campioni di fune dai vari impianti e li sottopongono a sperimentazioni per essere certi della idoneità degli impianti stessi a svolgere il pubblico servizio di trasporto delle persone.

L'ENPI, ripeto, non dispone affatto di questa attrezzatura e di questi specialisti; pertanto, lo ritengo non idoneo a svolgere i compiti previsti dal disegno di legge in esame.

D E R I U . Non ho nulla da aggiungere alla relazione svolta in mia vece dal senatore Genco.

Sono favorevole a che il disegno di legge venga approvato nella sua attuale formulazione, che è stata attentamente curata e studiata dai competenti organi tecnici, e sono convinto della opportunità che la sorveglianza per la prevenzione infortuni rimanga accentrata nel Ministero dei trasporti e, per esso, nell'Ispettorato generale della motorizzazione civile. Ritengo inoltre giusto che quest'ultimo, a sua volta, possa avvalersi degli organi di polizia giudiziaria per effettuare quei controlli, che altrimenti sfuggirebbero, laddove il Ministero dei trasporti non disponga di un'organizzazione capillare.

In questi ultimi anni si sono verificati sinistri molto gravi; pertanto, il controllo dei vari impianti funiviari deve essere intensificato, specie nei mesi invernali e nelle giornate festive che vedono affluire una gran massa di turisti nelle stazioni di montagna.

Concordo con il senatore de Unterrichter circa la necessità di sveltire le pratiche burocratiche per l'approvazione o reiezione delle domande di nuovi impianti. Mi pare tuttavia che non sia il caso di modificare l'articolo 1 del provvedimento in quanto sappiamo tutti quel che spesso avviene: si comincia un impianto senza autorizzazione, si porta a termine senza osservare le debite norme tecniche e poi, conclusa l'opera, si mettono gli organi competenti di fronte al fatto compiuto ottenendo, il più delle volte, il nulla osta.

Ciò non è giusto e ritengo pertanto quanto mai opportuno disciplinare severamente la materia che investe un'attività che riguarda esclusivamente la pubblica incolumità.

Mi auguro quindi che il provvedimento venga approvato senza alcuna modifica all'articolo 1, ripromettendomi di prendere la parola, nel corso dell'esame dei singoli articoli, per un emendamento all'articolo 4.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Dalla discussione fin qui svoltasi mi pare risulti evidente l'orientamento generale della Commissione, condiviso dal Governo, di non affidare all'ENPI il servizio di prevenzione degli infortuni nel campo dei trasporti a fune. Il controllo effettuato dall'Ispettorato generale della motorizzazione, infatti, è più che soddisfacente e non vedo perchè, in una materia tanto delicata, debba intervenire un Ente non specializzato nel settore.

Inoltre, c'è da ricordare che l'Ispettorato sarà coadiuvato, nella propria opera, dagli organi della polizia giudiziaria i quali andranno a controllare e verificare che i lavori siano stati eseguiti in conformità alle autorizzazioni ricevute.

Considero invece accoglibili, come raccomandazione al Ministero dei trasporti, i rilievi fatti dal senatore de Unterrichter per meglio regolare tutta la materia di cui trattasi; allo stato attuale, comunque, lo invito a non insistere nella sua proposta di emendamento in quanto, se eliminassimo dall'articolo 1 le parole « anche parzialmente », lasceremmo aperta la via alle « scappatoie » di coloro che, per guadagnare tempo, iniziano impianti non conformi alle richieste norme tecniche.

Con queste precisazioni, invito la Commissione a voler approvare il disegno di legge nella sua attuale formulazione.

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

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

Chiunque costruisce anche parzialmente un impianto di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico senza avere ottenuto preventivamente il prescritto idoneo provvedimento, ovvero esegue modifiche, sostituzioni o rifacimenti dell'impianto o di sue parti senza autorizzazione, è punito con la ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

D E U N T E R R I C H T E R . Accogliendo l'invito dell'onorevole Sottosegretario non insisto nel mio emendamento soppressivo anche perché, dall'andamento della discussione, mi sono reso conto che il termine « parzialmente », riferito all'inizio dei lavori, è quanto mai opinabile e deve esser valutato, a seconda dei casi, dagli organi competenti dell'Ispettorato della motorizzazione.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

Art. 2.

Chiunque effettua l'esercizio di un impianto di trasporto a fune in servizio pubblico senza aver ottenuto la prescritta autorizzazione è punito con l'ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

(*È approvato*).

Art. 3.

Chiunque, nell'effettuare l'esercizio di un impianto di trasporto con trazione a fune in servizio pubblico, viola le prescrizioni concernenti la sicurezza dell'esercizio, o comunque con la propria azione od omissione fa sorgere o persistere il pericolo di un incidente, è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000.

Qualora, ricorrendo l'ipotesi di cui al precedente comma, i dispositivi di sicurezza o di soccorso risultino mancanti o inefficienti, ovvero il personale addetto all'impianto non sia in possesso dei necessari requisiti di idoneità, la pena è aumentata di un terzo.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per l'accertamento delle contravvenzioni previste dalla presente legge sono competenti, oltre gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, i funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Per gli impianti concessi dalle Regioni, dalle Provincie e dai Comuni, sono altresì competenti i funzionari rispettivamente designati dagli enti medesimi.

D E R I U . Come ho preannunciato nel corso della discussione generale, ho alcune osservazioni da fare a proposito dell'articolo 4.

Come è noto, gli impianti funiviari vengono realizzati, nel maggior numero dei casi, in zone montane non sempre facilmente raggiungibili, salvo nel caso delle più importanti stazioni turistiche invernali quali Cervinia, Sestriere e via dicendo.

Quasi sempre, comunque, i funzionari incaricati della vigilanza degli impianti sono costretti a fare uso della macchina per recarsi a visitare gli impianti stessi e c'è da dire che, raramente, l'autovettura è fornita dall'ufficio, per cui questi funzionari sono costretti a servirsi di mezzi propri. Vi sono poi località che non possono essere raggiunte neanche con la macchina ed allora serve tutta un'attrezzatura da montagna per recarsi a piedi nelle zone di ispezione. Poiché l'Amministrazione non fornisce questa attrezzatura, tutto viene a gravare sui funzionari destinati ad effettuare i controlli.

In origine, il disegno di legge in esame prevedeva, per detto personale, un'indennità aggiuntiva di missione, indennità che non

ha però trovato il favore del Ministro di grazia e giustizia.

Pregherei quindi la Commissione di voler riconsiderare la questione studiando se non sia il caso di inserire nell'articolo 4 un emendamento di questo genere: « Per i particolari rischi e disagi, e a compenso delle maggiori spese incontrate per l'effettuazione degli accertamenti di cui al primo comma del presente articolo, al personale addetto agli accertamenti stessi spettano le ordinarie indennità di missione previste dalle vigenti disposizioni, maggiorate del 60 per cento ».

Di conseguenza, all'articolo 6, si dovrebbe dire: « All'onere derivante alle singole Amministrazioni interessate per l'effettuazione degli accertamenti di cui all'articolo 4 si provvede mediante prelievi da apposito capitolo delle uscite istituito presso le apposite Commissioni di tesoreria statali la cui copertura viene assicurata a conguaglio dai proventi derivanti dalla applicazione della presente legge ».

Non mi resta, dopo quanto esposto, che invitare la Commissione a decidere in merito alle proposte fatte.

P R E S I D E N T E . Devo farle presente, senatore Deriu, che, prescindendo da ogni valutazione di merito, l'emendamento da lei proposto, per disposizione regolamentare, dovrebbe essere sottoposto al parere della Commissione finanze e tesoro.

G E N C O , *f. f. relatore.* Pure apprezzando le preoccupazioni, se così si possono definire, espresse dal senatore Deriu, sono contrario ad apportare qualsiasi emendamento all'articolo 4 per due ordini di motivi: primo, perché bisognerebbe richiedere, come ricordato dal Presidente, il parere della 5ª Commissione; secondo, perché quando tre mesi fa abbiamo approvato le nuove indennità per il personale della Motorizzazione civile non vi abbiamo compreso i collaudi e le verifiche degli impianti di trazione a fune. Per tali collaudi, infatti, abbiamo stabilito che fossero dovute le normali trasferte.

Mi permetta inoltre, senatore Deriu, di farle notare che solo raramente, o addirittura mai, avviene che il funzionario che deve effettuare la verifica si debba recare a visitare l'impianto con i propri mezzi. È sempre l'impresa che provvede al trasporto, sia con vetture che con *jeeps;* nel caso, poi, fosse anche necessario percorrere a piedi un breve tratto di montagna, non vedo che cosa ci sia di strano.

Ripeto dunque il mio parere contrario all'accoglimento dell'emendamento proposto.

F O C A C C I A . Non sono favorevole alla proposta del senatore Deriu per una questione di principio.

Se cominciamo a stabilire indennità particolari per lavori particolari non la finiremo più perchè dobbiamo pensare che vi sono collaudi ben più pericolosi e rischiosi di quelli funiviari; mi riferisco al collaudo delle centrali atomiche e così via.

Non vorrei dunque che, in seguito all'approvazione dell'emendamento proposto, ci trovassimo poi in difficoltà per le richieste analoghe che, inevitabilmente, altre Amministrazioni avanzerebbero.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Per le stesse argomentazioni or ora espresse dai senatori Genco e Focaccia il Governo è contrario all'emendamento proposto all'articolo 4 del disegno di legge.

D E R I U . Il Ministero aveva elaborato i due testi e in entrambi prevedeva queta indennità. È stato il Ministero della giustizia che non ha accolto la proposta di quello dei trasporti.

P R E S I D E N T E . Senatore Deriu, insiste sull'emendamento?

D E R I U . No, signor Presidente; dopo le autorevoli dichiarazioni del Governo lo ritiro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4.

(*È approvato*).

Art. 5.

I contravventori sono ammessi a pagare, entro 15 giorni dalla contestazione, le pene pecuniarie nella misura minima di cui agli articoli 1, 2 e 3 con imputazione all'apposito capitolo d'entrata, alla competente Sezione di tesoreria statale, nei modi stabiliti dall'articolo 230 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, e dall'articolo 2 del regio decreto-legge 22 dicembre 1927, n. 2069.

Se il contravventore non addiviene immediatamente alla oblazione, deve essere redatto un verbale sommario, del quale deve essere consegnata copia al contravventore. Qualora la contravvenzione non possa essere immediatamente contestata, la copia del verbale sarà notificata, in forma amministrativa o a mezzo della posta, entro 30 giorni.

Trascorsi 15 giorni dalla notifica viene presentato rapporto al pretore.

(*È approvato*).

Art. 6.

Il provento delle oblazioni o delle condanne è versato all'Erario con imputazione all'apposito capitolo dell'entrata in bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione di lavori urgenti sulle ferrovie Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta Sant'Anastasia-Regalbuto e Circumetnea » (2147) (*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: « Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione di lavori urgenti sulle ferrovie Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta Sant'Anastasia-Regalbuto e Circumetnea », già approvato dalla Camera dei deputati.

Faccio presente alla Commissione che il relatore senatore Lombardi è assente per motivi di salute.

C R O L L A L A N Z A . Dal momento che il disegno di legge ha una modesta portata dal punto di vista finanziario ma è urgente per quanto riguarda l'esecuzione di alcune opere, ritengo che potremmo senz'altro approvarlo dopo aver ascoltato l'onorevole Sottosegretario.

D E R I U . Io vorrei fare una dichiarazione a proposito non del provvedimento in oggetto, bensì del fatto che mi sembra dovere di correttezza e di cortesia non iniziare l'esame di un disegno di legge in assenza del relatore designato.

C R O L L A L A N Z A . Io concordo in linea di principio con quanto ha detto il collega Deriu. Quando si tratta di provvedimenti di un certo rilievo, per cui il relatore si sia sottoposto ad un lavoro di una certa importanza sia nello stendere, magari anche per iscritto, la relazione, sia nel prepararsi adeguatamente, è doveroso attendere che sia presente prima di iniziare la discussione. Quando però si tratta di provvedimenti di modesta portata, come quello in oggetto, mi pare che si possa senz'altro procedere alla discussione, senza con ciò mancare di riguardo al relatore.

G E N C O . Il disegno di legge in questione è di scarsa importanza; pertanto non mi sembra il caso di rimandarne l'approvazione. Ponendolo in discussione non intendiamo minimamente recare offesa al relatore, per il quale ho la massima stima che, ne sono sicuro, è condivisa da tutta la Commissione.

D E R I U . Come ho già detto, io ho posto soltanto la questione di principio.

P R E S I D E N T E . L'osservazione fatta dal senatore Deriu ha certamente il suo valore e la sua consistenza e deve essere tenuta presente come raccomandazione. Per

quanto riguarda il caso in questione, sono anch'io del parere che il disegno di legge possa essere discusso, senza con ciò mancare di riguardo al relatore.

Poichè non si fanno osservazioni, dichiaro aperta la discussione generale.

Data l'assenza del relatore, senatore Lombardi, impedito, per le sue condizioni di salute, a poter prendere parte ai lavori della nostra Commissione, se non si fanno osservazioni, invito l'onorevole Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile a fare una breve relazione sul disegno di legge.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Anzitutto faccio presente che il disegno di legge è stato approvato all'unanimità dalla Commissione competente della Camera dei deputati.

Nel bilancio del Ministero dei trasporti vi è un capitolo che prevede spese per costruzioni di strade ferrate in concessione a pagamento non differito e contributi per opere di riparazione urgente, con uno stanziamento annuale di 20 milioni. Tale capitolo ha esaurito i suoi fondi, ma si sono create nuove esigenze che sono elencabili nel modo seguente: 50 milioni per l'esproprio dei terreni occorrenti per la costruzione della ferrovia Alcantara-Randazzo; 50 milioni per lavori di riparazione e consolidamento per il viadotto di San Vito, per un muro di sostegno della tratta Lanciano-Archi e per il ponte sul Feltrino, della ferrovia Sangritana; 75 milioni per lavori di riparazione nella tratta Schettino-Regalbuto della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto; 25 milioni per lavori di riparazione e completamento della ferrovia Alcantara-Randazzo; 60 milioni per il pagamento del maggior corrispettivo derivante dall'aumento del costo dei lavori di ricostruzione della ferrovia Circumetnea. In totale si tratta di 260 milioni.

Come si vede, il provvedimento ha una portata puramente finanziaria. Invito pertanto la Commissione a volerlo approvare, al fine di ovviare alla carenza finanziaria che si è manifestata.

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.

È autorizzato lo stanziamento di lire 260 milioni da iscriversi nel bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1967 per le seguenti spese:

lire 50 milioni, per indennità di espropriazione da corrispondere ai proprietari dei suoli espropriati occorrenti per la costruzione della ferrovia Alcantara-Randazzo;

lire 25 milioni, per lavori di completamento della ferrovia Alcantara-Randazzo onde assicurare la stabilità delle opere eseguite e la sicurezza dell'esercizio, da corrispondere alle ferrovie dello Stato;

lire 50 milioni, per lavori urgenti di riparazione e consolidamento delle opere occorrenti per assicurare l'esercizio della ferrovia Sangritana;

lire 75 milioni, per lavori di riparazione della tratta Schettino-Regalbuto della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto da corrispondere alle ferrovie dello Stato;

lire 60 milioni, spesa occorrente per il pagamento del maggior corrispettivo derivante dall'aumento del costo dei lavori di ricostruzione della ferrovia Circumetnea.

(*È approvato*).

Art. 2.

All'onere di lire 260 milioni derivante dall'attuazione della presente legge si provvederà mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 5381, « fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso », dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo ed altri: « Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (2159) (*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 di iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo, Amadei Giuseppe, Baldani Guerra, Di Piazza, Macchiavelli e Usvardi: « Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393 », già approvato dalla Camera dei deputati.

D E R I U , *relatore*. Vorrei chiedere alla Presidenza di voler rinviare ad altra seduta la discussione di questo disegno di legge.

G E N C O . Io aderisco alla richiesta del senatore Deriu di rinviare l'esame del provvedimento, che ha lo scopo di bloccare l'uso indiscriminato dei veicoli per quanto riguarda il trasporto delle persone e delle cose.

D E U N T E R R I C H T E R . Anch'io sono favorevole al rinvio, tanto più che è in elaborazione la revisione totale del Codice della strada. A mio avviso la situazione è matura appunto per una revisione totale di queste norme.

G I A N C A N E . Io non insisto perchè il disegno di legge venga discusso oggi, però deve essere chiaro che si tratta di un breve rinvio e non di un insabbiamento. Infatti, contrariamente a quanto mi sembra che pensi il senatore de Unterrichter, io ritengo il provvedimento necessario.

P R E S I D E N T E . Si tratterà semplicemente di un breve rinvio, senatore Giancane.

Poichè non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Battaglia ed altri: « Modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato » (1720)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Battaglia, Chiariello e Massobrio: « Modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato ».

J E R V O L I N O , *relatore*. Signor Presidente, io sono pronto a riferire anche subito, però ritengo che sarebbe opportuno un breve rinvio della discussione di questo disegno di legge al fine di predisporre una formulazione più appropriata del testo dal punto di vista tecnico.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari