SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 1967

(115ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli, di cui all'articolo 64 del testo delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » **(2115)** (*D'iniziativa dei deputati Sammartino e Fortini*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione con modificazioni)** (1):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1635, 1638
ADAMOLI 1636
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1637
GENCO 1637
JERVOLINO, *relatore* 1635, 1637

« Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, in materia di provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna » **(2494)** (*D'iniziativa dei senatori Lombardi ed altri*) **(Discussione ed approvazione)** (2):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1639, 1640
FERRARI Giacomo 1640
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1640
GENCO, *relatore* 1639
LOMBARDI 1639

« Disposizioni finanziarie per il compimento delle indagini sulle infrastrutture di trasporto » **(2499)** **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1641, 1646
DERIU 1646
DE UNTERRICHTER 1643, 1645, 1646
FERRARI Giacomo 1644
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1645, 1646
JERVOLINO 1644
LOMBARDI, *relatore* 1641, 1645, 1646

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modifiche degli articoli 61, 64, 66 e 68 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente la disciplina della circolazione stradale ».

(2) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, ed estensione di agevolazioni di cui alla legge 14 novembre 1962, n. 1616, a favore delle nuove costruzioni, nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ».

« Corresponsione di compensi incentivanti al personale delle Aziende autonome dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » **(2529)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1630, 1631, 1633
GENCO 1632
GIANCANE, *relatore* 1630
GUANTI 1631, 1633
MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 1633

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Chiariello, Corbellini, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Giacomo, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti Florena e per le poste e le telecomunicazioni Mazza.

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: « Corresponsione di compensi incentivanti al personale delle Aziende autonome dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (2529) (*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 incentivanti al personale delle Aziende autonome dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

G I A N C A N E , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, nel disegno di legge « Delega al Governo per l'emanazione delle norme relative alla riforma di struttura del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e delle Aziende autonome da esso dipendenti », che già trovasi all'esame del Parlamento (atto Camera n. 3426), all'articolo 3 è prevista la facoltà di concedere compensi incentivanti mediante l'utilizzazione delle economie conseguite in ogni esercizio per spese di personale.

Le norme in questione trovano fondamento nella necessità di adottare per le Aziende delle poste e delle telecomunicazioni i criteri di gestione propri delle aziende organizzate su basi produttivistiche, in particolare quello di indurre i dipendenti ad un lavoro sempre più intensificato in modo da poter fronteggiare, con un minor numero di unità, o quanto meno con lo stesso numero, l'andamento ascensionale del traffico.

In attesa che il Parlamento completi l'esame del disegno di legge sulla struttura delle Aziende delle poste e delle telecomunicazioni, il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni ha ravvisato l'opportunità di stralciare la norma relativa ai compensi incentivanti dal predetto disegno di legge ed ha predisposto il provvedimento ora al nostro esame riguardante appunto la corresponsione di compensi incentivanti al personale delle Aziende autonome dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Il provvedimento è inteso ad autorizzare l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici a corrispondere al dipendente personale compensi incentivanti al fine di accrescerne la produttività. La corresponsione di detti compensi è ispirata al principio di dare al personale il giusto riconoscimento del maggior apporto produttivistico dal personale stesso fornito alle Aziende in relazione alla circostanza che il numero delle unità presenti è inferiore al fabbisogno.

La determinazione dell'ammontare complessivo annuo dei compensi in parola è basata sui seguenti criteri:

a) fissazione nella legge del contingente di personale che dovrà costituire per gli

anni successivi la base di raffronto per determinare il numero delle unità mancanti;

b) valutazione dell'incidenza delle variazioni di traffico sul contingente di personale;

c) determinazione della maggiore spesa che si sarebbe dovuta sostenere al fine di mantenere il quantitativo numerico del personale adeguato alle esigenze di servizio.

Il contingente di personale da prendere come base di raffronto per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è stato determinato in unità 154.500.

Per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, invece, il fabbisogno di personale, ai fini della determinazione dell'importo complessivo dei compensi incentivanti erogabili annualmente al personale telefonico, è stato fissato tenendo conto delle sole unità applicate allo smaltimento del traffico manuale e precisamente di n. 6.633 unità, considerando che il maggior traffico telefonico, con l'introduzione della teleselezione da utente e della commutazione elettronica, incide soltanto in parte sul personale e cioè sugli operatori addetti allo smaltimento del traffico normale (operatori ed operatrici di commutazione e prenotazione).

Infine si prevede che i parametri percentuali per le variazioni del personale in relazione alle variazioni del traffico saranno determinati con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, previo parere del Consiglio di amministrazione (nel testo originario del disegno di legge non era previsto detto parere, bensì il concerto con il Ministro del tesoro), in quanto si dovrà accertare, di volta in volta, quale sarà sul personale tale incidenza, avuto riguardo ai settori nei quali si verificano variazioni di traffico ed ai mezzi strumentali in atto per l'esercizio dei servizi gestiti dalle Aziende delle poste e telecomunicazioni (meccanizzazione, automazione).

L'importo dei compensi in parola sarà pari, per il primo triennio, al 50 per cento, e, per il secondo triennio, al 40 per cento della somma corrispondente alla maggiore spesa che si sarebbe dovuta sostenere al fine di mantenere il quantitativo numerico del personale costantemente adeguato alle esigenze di servizio.

Per gli anni successivi l'aliquota stessa non potrà eccedere il 40 per cento della somma anzidetta.

Nella seduta del 9 novembre 1967 il provvedimento è stato approvato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati con alcuni emendamenti al testo originario.

In particolare, agli articoli 1 e 2 si è precisato che « gli importi di stipendi, retribuzioni, paghe, eccetera » che costituiscono la maggiore spesa che si sarebbe dovuta affrontare al fine di mantenere il quantitativo numerico di personale costantemente adeguato alle esigenze di servizio sono quelli « lordi ».

Gli articoli 3 e 5 sono stati emendati nel senso che i decreti ministeriali in essi indicati sono emanati « previo parere del Consiglio di amministrazione » anzichè di concerto con il Ministro del tesoro.

Il termine di cui al primo comma dello stesso articolo 3, stabilito per il compimento degli adempimenti in esso previsti, è stato emendato nel senso che a detti adempimenti si dovrà provvedere « entro due mesi dalla data della pubblicazione della legge nella *Gazzetta Ufficiale* », anzichè « entro il 31 dicembre 1967 ».

Viste le finalità del disegno di legge al nostro esame e considerato il parere favorevole della 5ª Commissione, invito gli onorevoli colleghi ad approvare il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Non sarà inutile ricordare che alcuni mesi orsono abbiamo approvato un analogo provvedimento in favore dei ferrovieri.

G U A N T I . Il disegno di legge sottoposto al nostro esame è di importanza notevole. Esso si propone di incentivare, più che la quantità, la qualità delle prestazioni offerte dal personale; in tal modo, almeno, io interpreto la relazione che accompagna il testo presentato dal Governo quando afferma che « le norme in questione trovano fondamento nella necesità di adottare per

le Aziende delle poste e delle telecomunicazioni i criteri di gestione propri delle Aziende organizzate su basi produttivistiche e in particolare quello di interessare direttamente i dipendenti ad un lavoro sempre più intensificato in modo da poter fronteggiare, con un minor numero di unità — o quanto meno con lo stesso numero — l'andamento ascensionale del traffico ».

Senza dubbio ogni azienda deve essere poggiata su basi produttivistiche; nel caso in questione, trattandosi di un'azienda pubblica, è necessario mirare ad uno snellimento e ad un ammodernamento progressivo delle sue strutture. Ora, il testo al nostro esame è stato stralciato da un disegno di legge riguardante appunto la riforma strutturale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, e bisogna sottolineare come gli incentivi debbano servire a qualificare — come ho già detto — sempre meglio il personale; ciò naturalmente, non trasformando gli esseri umani in macchine, bensì dando la possibilità, ad esempio, al funzionario, di sviluppare sempre meglio le proprie qualità intellettive al fine di ottenere col minimo sforzo il massimo rendimento.

È necessario, sotto questo aspetto, richiamare l'attenzione dell'Amministrazione. Infatti, per raggiungere i suddetti obiettivi, occorrono continui corsi di aggiornamento e di qualificazione del personale, poichè, man mano che le strutture dell'Azienda andranno modificandosi, si richiederà ai dipendenti un sempre maggiore impegno. È del resto evidente che, anche attuando un sistema di automazione, è necessario porre il personale medesimo nella condizione di dimostrarsi all'altezza dei suoi nuovi compiti. Ecco perchè deve essere visto in una luce positiva l'iniziativa di bloccare l'aliquota del personale, per quanto riguarda le poste, a 154.000 unità, e, per quanto riguarda i telefoni, a 7.000 unità circa: è infatti preferibile, piuttosto che aumentare il personale, migliorare il rendimento di quello già in attività di servizio. Naturalmente, come dicevo dianzi, l'uomo non è una macchina ma un essere sensibile, dotato di intelligenza, che ha bisogno di sviluppare, oltre alle sue qualità intellettuali, anche quelle morali, e le cui azioni sono legate ad una serie di fattori: gli affetti familiari, i doveri civili, i doveri nei riguardi delle amministrazioni in cui opera, e via dicendo.

È quindi necessaro provvedere anzitutto alla salvaguardia della integrità fisica del personale, attraverso la prevenzione sanitaria, l'igiene dell'ambiente, la vita ricreativa; e noi dobbiamo preoccuparci, nel prevedere gli incentivi per il suo rendimento, di tutti questi aspetti, poichè il personale costituisce il capitale più prezioso, da proteggere in tutte le sue manifestazioni e nel rispetto di tutti i princìpi costituzionali che tutelano la dignità della persona umana.

Questo è quanto chiedono le forze politiche più sane e democratiche del nostro Paese, ed è in questo spirito che raccomandiamo caldamente di guardare, nell'impostare la vita aziendale su basi produttivistiche, alle esigenze sopra indicate. Ciò detto, diamo senz'altro voto favorevole al disegno di legge.

G E N C O . Sono d'accordo con il senatore Guanti per quello che ha detto relativamente al personale; però bisogna non esagerare, perchè l'eccesso di concessioni può concludersi in demagogia pura e semplice.

Bisognerebbe vivere a contatto del personale per rendersi conto di quale sia il loro lavoro. Io conosco un postino, incaricato del recapito degli espressi, il cui carico giornaliero obbligatorio è di circa 40 pezzi; gli espressi che riesce a recapitare in sovrannumero gli vengono pagati con un compenso straordinario. Mi diceva questo postino che egli riusciva, essendo pratico della città e seguendo un determinato percorso, a recapitare questi espressi in circa due ore, consegnando, nelle ore successive, gli espressi in sovrannumero.

Non è quindi vero, senatore Guanti, quanto lei ha detto e cioè che i dipendenti dell'Azienda postale operano in condizioni di *surmenage*.

Il numero dei dipendenti postali è aumentato per cui non si può parlare di *surmenage*, nè si può dire che l'Amministrazione

sfrutta il personale, non lasciandogli il tempo per le attività ricreative, per la famiglia, eccetera.

Naturalmente l'Amministrazione delle poste — e non essa sola — deve fare il possibile per migliorare le condizioni del personale, ma non si deve arrivare al punto di ridurre la settimana lavorativa, che attualmente è di cinque giorni, a quattro giorni.

Questo disegno di legge va incontro ai bisogni del personale in maniera forse superiore alle sue aspettative, per cui va dato atto al Governo dello sforzo fatto per migliorarne le condizioni ed il trattamento economico.

Mi dichiaro quindi favorevole al disegno di legge.

G U A N T I . Il senatore Genco ha evidentemente male interpretato il mio pensiero: io infatti ho detto, e ribadisco, che gli incentivi non debbono tendere a sfruttare il personale bensì a meglio qualificarlo, nel quadro della salvaguardia della personalità del lavoratore.

M A Z Z A , *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Signor Presidente, io sono riuscito a capire anche quello che i senatori intervenuti nel dibattito non erano forse riusciti a spiegare; ma, come diceva Voltaire, la vera filosofia consiste proprio nel capire ciò che l'interlocutore non riesce ad esprimere.

Da buon napoletano, inoltre, non potevo non capire ciò che si voleva intendere. Desidero quindi, dopo aver ringraziato doverosamente il relatore per la precisione e l'organicità della sua relazione, che mi esime da qualunque commento, assicurare i senatori che l'Amministrazione ha già realizzato ciò che da essi è stato auspicato.

Infatti, all'adeguamento delle attrezzature corrispondono corsi di aggiornamento. Inoltre, si fa uno sforzo continuo per adeguare sempre più le sedi alle esigenze di igienicità e nello stesso tempo si cerca di fare in modo che il personale disponga in abbondanza di tempo libero.

Vorrei ringraziare anticipatamente la Commissione per l'approvazione che certamente darà a questo disegno di legge, che ricalca gli scopi di un provvedimento che si riferiva al 1966, approvato mesi orsono, mentre l'attuale istituzionalizza una normativa a partire dal 1967.

Precisato ciò, devo chiarire peraltro che questo disegno di legge, frutto di un accordo tra i Ministri delle poste, del bilancio e del tesoro, cui han dato l'adesione i sindacati, comporta uno sforzo imponente dell'Amministrazione dello Stato, consentendo proprio al personale, che noi riteniamo il maggiore patrimonio aziendale, di soddisfare quelle aspettative che qui sono state auspicate.

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.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata a corrispondere al dipendente personale compensi incentivanti al fine di accrescerne la produttività.

L'importo relativo sarà pari, per il primo triennio, al 50 per cento e, per il secondo triennio, al 40 per cento della somma corrispondente alla maggiore spesa che si sarebbe dovuta sostenere al fine di mantenere il quantitativo numerico del personale costantemente adeguato alle esigenze di servizio secondo le determinazioni di cui al successivo articolo 3. Detta maggiore spesa è costituita dagli importi lordi di stipendi, retribuzioni, paghe, assegni fissi e altri assegni tabellari, che si sarebbero dovuti corrispondere alle unità occorrenti per integrare la copertura del fabbisogno di personale in ciascun anno.

Il fabbisogno di personale di ciascun anno è pari al contingente determinato al 1° luglio 1967 in 154.500 unità, aumentato o diminuito in relazione alle variazioni di traffico verificatesi nell'anno stesso nell'Azienda rispetto a quello del 1966.

(*È approvato*).

Art. 2.

L'Azienda di Stato per i servizi telefonici è autorizzata a corrispondere al dipendente personale compensi incentivanti al fine di accrescerne la produttività.

L'importo relativo sarà pari, per il primo triennio, al 50 per cento e, per il secondo triennio, al 40 per cento della somma corrispondente alla maggiore spesa che si sarebbe dovuta sostenere al fine di mantenere il quantitativo numerico degli operatori ed operatrici di commutazione e prenotazione costantemente adeguato alle esigenze del traffico, secondo le determinazioni di cui al successivo articolo 3. Detta maggiore spesa è costituita dagli importi lordi di stipendi, retribuzioni, paghe, assegni fissi ed altri assegni tabellari, che si sarebbero dovuti corrispondere alle unità occorrenti per integrare la copertura del fabbisogno di operatori ed operatrici di commutazione e prenotazione in ciascun anno.

Il fabbisogno di personale di ciascun anno è pari al contingente di operatori ed operatrici determinato in numero 6.633 unità al 1° luglio 1967 per i servizi di commutazione e prenotazione, aumentato o diminuito in relazione alle variazioni di traffico verificatesi nell'anno stesso nell'Azienda rispetto a quello del 1966.

In ogni caso la misura del compenso non potrà superare, a parità di qualifica e mansioni assimilabili, quella corrisposta al personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

(*È approvato*).

Art. 3.

Entro due mesi dalla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, previo parere del Consiglio di amministrazione, saranno determinati:

1) la percentuale di aumento o di diminuzione che dovrà essere apportata ai contingenti di personale di ciascuna Azienda in relazione alle variazioni di traffico, tenuto conto dei mezzi strumentali in atto per l'esercizio nei singoli settori dei servizi gestiti (meccanizzazione e automazione);

2) il costo medio ponderato per ogni nuova unità che sarebbe occorsa per la copertura del fabbisogno di personale risultante dall'applicazione delle variazioni di cui al precedente punto.

Il provvedimento di cui al primo comma del presente articolo deve essere rinnovato ogni triennio.

(*È approvato*).

Art. 4.

Per gli anni successivi ai primi due trienni la misura dell'importo da destinare all'erogazione di compensi incentivanti sarà determinata, nel limite massimo del 40 per cento di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con quello del tesoro, previo parere del Consiglio di amministrazione.

(*È approvato*).

Art. 5.

Entro il 31 marzo di ogni anno l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e l'Azienda di Stato per i servizi telefonici comunicheranno al Ministero del tesoro le variazioni di traffico e la consistenza del personale mediamente presente nell'anno precedente in relazione, rispettivamente, al traffico del 1966 e al contingente di personale di cui agli articoli 1 e 2 nonchè l'importo da erogare in applicazione della presente legge.

I criteri di erogazione e le misure dei compensi incentivanti per gruppi di mansioni saranno stabiliti con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, previo parere del Consiglio di amministrazione, nel quale devono essere previste riduzioni rispetto alle misure unitarie di detti compensi in relazione al numero delle assenze effettuate dal personale, escluse quelle per congedo ordinario o derivanti da cause di invalidità di guerra o di servizio.

In ogni caso non potranno essere corrisposti compensi incentivanti ai dipendenti che durante l'anno siano rimasti assenti dal servizio per periodi, anche non continuativi, che in complesso superano i 180 giorni.

(*È approvato*).

Art. 6.

Ai fini della determinazione del compenso previsto dagli articoli 1 e 2 della presente legge, si considera adeguato alle esigenze del servizio dell'anno 1967 il contingente di personale rispettivamente indicato negli stessi articoli.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Sammartino e Fortini: « Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli, di cui all'articolo 64 del testo delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (2115) (*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 Sammartino e Fortini: « Modifica al termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli, di cui all'articolo 64 del testo 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 generale.

J E R V O L I N O , *relatore*. Gli onorevoli deputati Sammartino e Fortini presentarono alla Camera dei deputati una proposta di legge per la modifica del termine di validità del foglio di via per la circolazione degli autoveicoli, previsto dall'articolo 64 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, del quale proposero il seguente nuovo testo: « Il foglio di via ha la validità massima di venti giorni e vale per i percorsi in esso indicati. I fogli di via rilasciati a veicoli nuovi per le operazioni di approvazione e di immatricolazione consentono la circolazione senza limitazione di percorrenza ».

La proposta fatta dai predetti onorevoli deputati fu approvata dalla X Commissione permanente dell'altro ramo del Parlamento nella seduta del 2 marzo del corrente anno e fu trasmessa dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza del Senato l'8 marzo successivo.

Senonchè — a seguito di accordi conclusi dal Ministero dell'interno con il Ministero dei trasporti — si è creduto opportuno modificare, oltre all'articolo 64 del richiamato decreto del Presidente della Repubblica, anche gli articoli 61, 66 e 68 del Codice della strada per le ragioni che preciserò nella presente relazione.

L'attuale articolo 61 — che prevede la cessazione della circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi — fa obbligo all'intestatario della carta di circolazione di comunicare, entro dieci giorni, all'Ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico la distruzione, la demolizione o la definitiva esportazione all'estero dei mezzi di trasporto anzidetti. Inoltre obbliga l'intestatario a restituire la carta di circolazione e la targa.

Il comma secondo dell'articolo 61 prescrive: « Detto Ufficio, oltre a eseguire gli adempimenti di sua competenza, ne dà immediata notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Con l'emendamento concordato tra i due Ministeri — che ritengo giustificato — si propone di aggiungere alla fine del detto comma le seguenti parole: « al quale trasmette la carta di circolazione e la targa del veicolo ».

Circa l'articolo 64 vi è pieno accordo tra il Ministero dell'interno e quello dei trasporti

sul testo approvato dall'altro ramo del Parlamento; di conseguenza, ne propongo l'approvazione.

L'attuale articolo 66 del Codice della strada sancisce l'obbligo di munire gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi di targhe di riconoscimento, contenenti i dati di immatricolazione, che devono essere chiaramente visibili. Tali targhe devono essere apposte posteriormente ai mezzi di trasporto.

In particolare, il comma sesto dell'articolo 66 prescrive: « I veicoli, che circolano con il foglio di via, devono essere provvisti di una targa provvisoria ». Si propone di sostituire il detto sesto comma con il seguente: « I veicoli non ancora immatricolati che circolano per le operazioni di approvazione o si recano ai transiti di confine per l'esportazione devono essere provvisti di una targa provvisoria. La targa provvisoria deve essere, successivamente, restituita all'atto della consegna della targa definitiva ».

Inoltre si propone di modificare il secondo e il terzo comma dell'articolo 68 che prevede la pubblicazione, la vendita e la distribuzione delle targhe.

Il testo attuale del secondo e del terzo comma dell'articolo 68 è del seguente tenore: « La distribuzione è effettuata dagli Uffici del pubblico registro auomobilistico.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle targhe indicate negli articoli 66, sesto comma, e 67, secondo comma ».

La modifica proposta è la seguente: « Le targhe sono consegnate agli interessati dall'Ispettorato della motorizzazione civile all'atto della immatricolazione dei veicoli.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle targhe indicate nell'articolo 67, secondo comma ».

Il testo del secondo comma dell'articolo 67 concerne la ricevuta rilasciata dall'autorità di Pubblica sicurezza, in caso di smarrimento di targhe, con il permesso al veicolo di circolare con una targa provvisoria a fondo bianco delle dimensioni prescritte per la targa di riconoscimento e con le indicazioni contenute nella targa originaria.

Infine si propone che il provvedimento che stiamo discutendo entri in vigore trenta giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, anzichè quindici giorni dopo, come prescrive l'articolo 73 della Costituzione della Repubblica Italiana.

Date le modifiche da me suggerite propongo che la enumerazione degli articoli sia la seguente: con l'articolo 1 si sostituisce il secondo comma dell'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393; con l'articolo 2 si sostituiscono i commi secondo e terzo dell'articolo 64; con l'articolo 3 si sostituisce il sesto comma dell'articolo 66; con l'articolo 4 si sostituiscono il secondo ed il terzo comma dell'articolo 68 del richiamato decreto del Presidente della Repubblica; con l'articolo 5, infine, si stabilisce il termine dell'entrata in vigore del provvedimento.

Di conseguenza, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere del seguente tenore: « Modifica degli articoli 61, 64, 66 e 68 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente la disciplina della circolazione stradale ».

Onorevoli colleghi, data la concreta utilità di modificare l'attuale disciplina dei fogli di via e delle targhe dei mezzi di circolazione, propongo di approvare il testo degli articoli in merito ai quali ho avuto l'onore di riferire.

A D A M O L I . Non entrerò nel merito delle proposte sottoposteci, che non mi sembrano tali da sovvertire le norme vigenti, ma mi soffermerò sul problema dell'attualità o meno del Codice della strada. Noi procediamo infatti attraverso modifiche di modesta portata, mentre sarebbe quanto mai urgente una revisione totale del Codice stesso; ed anzi, a tale proposito, gradiremmo che il Governo ci chiarisse a che punto si sia col nuovo testo. Da molto tempo, infatti, si parla di una Commissione incaricata di esaminare la situazione, la quale starebbe studiando ed elaborando le nuove norme, e noi che sappiamo quanto gravi siano i problemi del settore vorremmo che si affrettasse la conclusione di tale studio in

modo da giungere finalmente all'emanazione di una nuova legge organica. Tra l'altro il continuare col sistema dei provvedimenti parziali, che modificano o aggiungono singole norme, rende alquanto complicato l'accertamento di quelle in effetti vigenti.

Si potrebbe pertanto almeno approntare il progetto del nuovo Codice, in modo da renderne possibile la presa in esame all'inizio della prosima legislatura.

G E N C O . Concordo col collega Adamoli sulla necessità di una sollecita elaborazione del nuovo Codice, ma aggiungo che questo dovrà tener conto anche delle disposizioni vigenti nell'area comunitaria, disposizioni che finora hanno, sì, trovato corrispondenza in alcuni presupposti generali della nostra legislazione in materia, però senza dar luogo a veri e propri aggiornamenti. Ciò renderà non facile la predisposizione del nuovo testo; tra l'altro, bisogna tener presente che ad esso è interessato non solo il Ministero dei trasporti ma anche quello dei lavori pubblici, con l'Ispettorato generale per il traffico e la circolazione, il quale ultimo, peraltro, sarebbe preferibile dipendesse dal Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda il disegno di legge al nostro esame, mi sembra che esso sia motivato anche dalla necessità di non costringere gli interessati a perdere del tempo considerevole nell'espletamento delle formalità burocratiche. Infatti, in precedenza le targhe si ritiravano presso gli uffici dell'« Automobile Club », cioè presso l'Ente incaricato del pubblico registro automobilistico; sicchè il cittadino, ottenuta in un primo tempo la targa provvisoria, alla scadenza di questa, cioè quindici giorni dopo, era costretto a ripetere l'*iter* già seguito, per ottenere quella definitiva che gli desse la possibilità di muoversi liberamente su tutto il territorio nazionale. Oggi l'Ispettorato potrebbe, anche considerando che l'immatricolazione di automobili è in continuo aumento, tenere le targhe pronte, in modo da evitare le suddette complicazioni; questo al fine di rendere meno difficile e pesante la vita per il cittadino.

A tale proposito, anzi, desidero dire che trovo accettabile la proposta del ministro Scalfaro di far gravare la tassa di circolazione sulla benzina. Non so se i colleghi siano al corrente del fatto che a Roma centomila autovetture circolano senza bollo: incredibile ma vero! Ora, poichè la polizia non può controllare ogni autoveicolo, è evidente che la suddetta proposta potrebbe risolvere del tutto tale situazione.

Con queste considerazioni, mi dichiaro favorevole all'approvazione del provvedimento.

J E R V O L I N O , *relatore*. Condivido pienamente le osservazioni avanzate dal collega Adamoli, anche perchè, quando ero Ministro dei trasporti, feci quanto era possibile per attuare quanto egli prospetta.

Esistono però due difficoltà in proposito. Una è quella, cui ha già fatto cenno il collega Genco, rappresentata dalla necessità di una disciplina uniforme nell'area comunitaria (cosa che non è facile da ottenere, perchè in quella sede ci siamo trattenuti più volte e lungamente, anche sui problemi più semplici, senza nulla concludere).

Inoltre, la competenza rivendicata dal Ministero dei lavori pubblici, tant'è vero che il Codice della strada non fu predisposto dal Ministro dei trasporti ma dal Ministro dei lavori pubblici.

Ora io prendo lo spunto da questa discussione per condividere in pieno ciò che ha detto il collega Adamoli; che si affermi, cioè, il principio che in una materia così specifica la competenza spetta esclusivamente al Ministero dei trasporti e non venga rivendicata da nessun altro Ministero.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto il collega Jervolino.

Anche da parte nostra c'è la preoccupazione di accelerare il più possibile le procedure attinenti alla disciplina della circolazione.

Ci sono state delle difficoltà che ora si stanno superando ed è nei programmi del Governo lo scopo di arrivare presto a una

unificazione sia legislativa che di competenze amministrative in tutto il settore della circolazione stradale.

Quanto è stato proposto dal relatore come modifica al progetto di legge è già stato oggetto di accordo tra i Ministeri dell'interno e dei trasporti, per cui non mi rimane che ribadire l'assicurazione che è proprio nell'intendimento del Governo — e, in modo particolare, nell'intendimento del nostro Ministero — lo scopo di arrivare al più presto a una regolamentazione generale del problema.

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

Se non si fanno osservazioni, esamineremo e voteremo gli articoli del disegno di legge nel nuovo testo proposto dal relatore ed accolto dal Governo.

Do lettura dei suddetti articoli:

Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 61 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Detto Ufficio, oltre ad eseguire gli adempimenti di sua competenza, ne dà immediata notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile, al quale trasmette la carta di circolazione e la targa del veicolo ».

(*È approvato*).

Art. 2.

Il secondo e terzo comma dell'articolo 64 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, opprovato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dal comma seguente:

« Il foglio di via ha la validità massima di venti giorni e vale per i percorsi in esso indicati. I fogli di via rilasciati a veicoli nuovi per le operazioni di approvazione e immatricolazione consentono la circolazione senza limitazioni di percorrenza ».

(*È approvato*).

Art. 3.

Il sesto comma dell'articolo 66 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« I veicoli non ancora immatricolati che circolano per le operazioni di approvazione o si recano ai transiti di confine per l'esportazione devono essere muniti di una targa provvisoria. La targa provvisoria deve essere, successivamente, restituita all'atto della consegna della targa definitiva ».

(*È approvato*).

Art. 4.

Il secondo e il terzo comma dell'articolo 68 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

« Le targhe sono consegnate agli interessati dall'Ispettorato della motorizzazione civile all'atto della immatricolazione dei veicoli.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle targhe indicate nell'articolo 67, secondo comma ».

(*È approvato*).

Art. 5.

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

(*È approvato*).

In relazione alle modifiche introdotte nel testo, il titolo del disegno di legge risulta così modificato:

« Modifica degli articoli 61, 64, 66 e 68 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente la disciplina della circolazione stradale ».

Metto ai voti il nuovo titolo.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa dei senatori Lombardi e altri: « Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 23 dicembre 1965, numero 1416, in materia di provvedimenti a favore delle nuove costruzioni, nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna » (2494)

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 Lombardi, Baldini, Bertola, Bettoni, Cagnasso, Celasco, Conti, de Unterrichter, Donati, Genco, Giancane, Giorgi, Giorgetti, Guarnieri, Limoni, Montini, Spigaroli, Tortora, Valmarana, Zannier, Zelioli Lanzini e Zenti: « Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, in materia di provvedimenti a favore delle nuove costruzioni, nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli colleghi, con la legge 14 novembre 1962, n. 1616, lo Stato volle intervenire con uno stanziamento complessivo di 1.125 milioni per stimolare la ripresa dei trasporti idroviari.

L'utilizzazione delle somme stanziate non si è potuta effettuare nei limiti temporali di efficacia della legge per varie ragioni (raccolta e presentazione delle domande, esame e corresponsione dei contributi, eccetera), per cui il senatore Lombardi si assunse l'incarico di presentare un disegno di legge di proroga della legge n. 1616.

Questa legge di proroga (23 dicembre 1965, n. 1416) sta ora per scadere — scade infatti il 31 dicembre — e le somme stanziate non sono state ancora utilizzate tutte, mentre si impone la necessità di intervenire, come è detto nell'articolo 2 di questo disegno di legge, per la corresponsione di contributi anche ai depositi e attrezzature costruiti e gestiti da privati lungo i fiumi e canali navigabili.

Mentre nella precedente legge, per le attrezzature delle zone portuali della navigazione interna era previsto un contributo dello Stato fino all'aliquota massima del tre per cento della spesa occorrente, con questo disegno di legge si provvede a estendere le provvidenze dell'articolo 7 della legge numero 1616 alle attrezzature che si trovano lungo i fiumi e canali navigabili.

Questo disegno di legge non richiede ulteriori stanziamenti, in quanto le somme stanziate non sono state ancora utilizzate (per una sorta di « isteresi », a causa del ritardo nella realizzazione dei programmi), ragion per cui il collega Lombardi propone di prorogare i benefici della legge n. 1616 di altri tre anni, in modo da poter utilizzare queste somme costruendo le opere portuali occorrenti.

Considerate le finalità del disegno di legge, invito la Commissione ad accoglierlo.

L O M B A R D I . L'ultima proroga della legge n. 1616 ha utilizzato i fondi allora esistenti, ma non in misura tale da esaurirli. Questo, del resto, era facilmente prevedibile perchè ancora non era stato approvato il Piano quinquennale e, naturalmente, gli operatori economici, che dovevano costruire i natanti, hanno aspettato l'approvazione del Piano, per rendersi conto se il Governo intendesse fare una politica idroviaria; quindi, solo dopo l'approvazione del Piano quinquennale abbiamo visto fiorire domande e richieste, destinate, peraltro, a restare inevase

dato che la legge scadrà il 31 dicembre prossimo.

Come ha precisato il relatore, non si chiedono nuovi stanziamenti, ma soltanto l'autorizzazione ad utilizzare i fondi già stanziati e non ancora impegnati, i quali, diversamente, dovrebbero passare in economia. La proposta di prorogare i termini fino al 1970 è stata fatta tenendo presente il Piano quinquennale.

L'articolo 2 del provvedimento in discussione introduce un elemento nuovo: esso estende le agevolazioni di cui all'articolo 7 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, ai depositi e attrezzature, direttamente connessi con l'esercizio della navigazione interna, che siano costruiti e gestiti, anche da privati, lungo i fiumi e i canali navigabili. E la ragione di questa norma è del tutto pratica: allo stato attuale delle cose siamo notevolmente in ritardo in questo settore per la mancanza di infrastrutture, tanto è vero che dai registri del Ministero risulta che l'articolo relativo alle attrezzature portuali non è stato quasi per niente utilizzato.

Ora sappiamo che vi sono persone che svolgono piccole attività di carattere commerciale, effettuando trasporti sul Po e su altri fiumi navigabili del Veneto, le quali ben vedrebbero questo aiuto da parte dello Stato.

Una richiesta in questo senso è stata fatta dall'Unione navigazione interna italiana, la quale rappresenta province, comuni e camere di commercio; unanime, quindi, è il desiderio di poter utilizzare questi fondi, essendoci già una richiesta effettiva. In prosieguo di tempo, poi, si cercherà di incrementare i fondi stanziati dalla legge con ulteriori finanziamenti, in modo che, quando saranno pronti il porto di Cremona ed altri porti lungo il Po ed altre vie navigabili, si potranno utilizzare i suddetti fondi per quelle zone che sono dichiarate portuali.

Concludendo, quindi, ricordo agli onorevoli senatori che il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così formulato: « Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, ed estensione di agevolazioni di cui alla legge 14 novembre 1962, n. 1616, a favore delle nuove costruzioni, nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ».

F E R R A R I G I A C O M O . Dichiaro di essere favorevole a questo disegno di legge.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* A nome del Governo, dichiaro di essere favorevole.

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.

Il termine del 31 dicembre 1967, fissato dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, è prorogato alla data del 31 dicembre 1970.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le agevolazioni, di cui all'articolo 7 della legge 14 novembre 1962, n. 1616, sono estese anche ai depositi e attrezzature, direttamente connessi con l'esercizio della navigazione interna, che siano costruiti e gestiti, anche da privati, lungo i fiumi e canali navigabili classificati ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

(*È approvato*).

Art. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale.*

(*È approvato*).

Pongo ai voti il seguente nuovo titolo del disegno di legge proposto dal senatore Lombardi: « Ulteriore proroga dei termini pre-

visti dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, ed estensione di agevolazioni di cui alla legge 14 novembre 1962, n. 1616, a favore delle nuove costruzioni, nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni finanziarie per il compimento delle indagini sulle infrastrutture di trasporto » (2499)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni finanziarie per il compimento delle indagini sulle infrastrutture di trasporto ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

L O M B A R D I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, le indagini previste dal disegno di legge n. 2499, oggi al nostro esame, riguardano due aspetti: quello dell'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto e quelle del costo delle infrastrutture stesse.

Per quanto attiene al primo aspetto (utilizzazione delle infrastrutture), il testo del disegno di legge fa riferimento alla Decisione n. 258 del 27 aprile 1965 della Commissione della Comunità economica europea. Per quanto concerne il secondo aspetto (costi delle infrastrutture), il suddetto testo fa riferimento alla Decisione n. 270 del 13 maggio 1965 del Consiglio della Comunità economica.

Prima di entrare nel merito del provvedimento, vorrei fare un'illustrazione di carattere generale per quanto concerne la politica dei trasporti nell'ambito della Comunità economica europea.

Come gli onorevoli senatori ricorderanno, il Trattato di Roma, agli articoli 74 e 84, detta disposizioni particolari per la politica comune dei trasporti. Questo testo, però, è stato elaborato con estrema difficoltà perchè, praticamente, ha lasciato liberi gli organi della Comunità di interpretare il concetto di mercato comune dei trasporti e di politica comune; non esiste, infatti, una vera definizione di questi termini nel testo del Trattato, ma esistono soltanto delle indicazioni. Una cosa sappiamo: che la preoccupazione del Trattato di Roma è stata quella di salvaguardare taluni concetti di fondo, cioè il principio di una sana concorrenza nel campo dei trasporti, la libertà dell'utente, evitare distorsioni nel campo della concorrenza ed immettere, per così dire, questo tema dei trasporti nell'ambito più vasto del Mercato comune; i suddetti articoli, peraltro, costituiscono solo una parte della politica comune perchè tutto il testo del Trattato regola in via generale lo stesso problema dei trasporti; cioè, le regole fondamentali che presiedono all'istituzione della CEE sono anche, nello stesso tempo, regole della politica comune dei trasporti. Il titolo IV rappresenta soltanto una specificazione che riguarda particolari possibilità in questo settore.

Questa normativa, però, non ha ottenuto un'applicazione rapida, concorde e facile, per cui, praticamente siamo arrivati ad un consuntivo che ci dà pochi risultati concreti: siamo molto lontani, infatti, dal traguardo di una politica comune dei trasporti.

Passando ai concetti che hanno informato il disegno di legge in discussione, va detto che esso parte dal principio che l'utente dei trasporti deve pagarsi i servizi, cioè, sia il costo delle infrastrutture, sia l'esercizio dei trasporti. È un principio, questo, che è stato determinato in sede comunitaria.

Al riguardo ho qualche obiezione da esporre perchè, se è vero che il calcolo dei costi delle infrastrutture è materialmente possibile, non sono dello stesso parere circa la possibilità pratica delle imputazioni dei costi medesimi. Saremo di fronte a un *empasse*, per cui tutto il lavoro che stiamo facendo non sarà utilizzato a quel fine ultimo che si era proposto la Commissione, ma servirà soltanto a chiarire una politica

di investimenti dei trasporti per le infrastrutture, che rimarranno, se non del tutto, almeno in buona parte a carico degli enti pubblici senza possibilità di compensazione diretta attraverso un pagamento di imposte, e via di seguito.

Comunque, una volta accettata questa impostazione del testo del provvedimento in questione, sia pure con le riserve esposte, è evidente che, posto tale principio, non si poteva non andare incontro alla necessità di reperire dei dati e quindi di fare delle indagini e dei sondaggi per conoscere il grado di utilizzazione, per così dire, dei trasporti secondo i diversi modi terrestri (perchè, come sapete, il Trattato non interferisce in materia aeronautica, nè in materia marittima).

Ora, poichè si parla soltanto di questi costi di infrastrutture, abbiamo bisogno di fare delle indagini intorno all'utilizzazione ed ai costi stessi. Da qui due Decisioni, una della Commissione, nel 1965, ed un'altra del Consiglio, sempre nello stesso anno: la prima si riferisce all'utilizzazione delle infrastrutture, mentre la seconda si riferisce ai costi delle infrastrutture stesse. L'utilizzazione delle infrastrutture ha lo scopo di rappresentare un elemento del calcolo finale per l'imputazione dei costi; ma non è l'unico, perchè bisogna tener conto anche delle spese degli enti pubblici e dei cosiddetti costi attuali delle infrastrutture.

Ora, la Decisione n. 270, richiamata dal presente disegno di legge, porta alle conseguenze testè esposte per quanto attiene al lavoro che devono effettuare i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici. Per quanto attiene alle indagini di cui si parla nella Decisione n. 258 della Commissione, abbiamo, innanzitutto, le indagini sui rilevamenti della circolazione urbana. Voi sapete che la decisione della Commissione di per se non rende obbligatorio a tutti gli Stati lo svolgimento di queste indagini, ma li lascia liberi di farle o non farle. Il Governo italiano, tuttavia, ha ritenuto opportuno fare questi rilevamenti nella circolazione urbana.

La spesa per dette operazioni è di 12 milioni ed è posta a carico del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, come è detto al primo comma dell'articolo 1 del provvedimento in discussione. I rilevamenti sulla circolazione urbana sono effettuati in parte anche dall'Ente autotrasporti merci, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e l'ISTAT. La collaborazione dell'Istituto centrale di statistica riguarda soltanto l'elaborazione meccanografica dei dati, mentre quella delle Amministrazioni provinciali è integrativa proprio in relazione ai sondaggi ed alle rilevazioni.

In relazione a queste operazioni, il Ministero dei trasporti ha facoltà di dare un contributo di lire 100 milioni all'Ente autotrasporti merci, secondo quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 1.

Per quanto attiene alla collaborazione delle Amministrazioni provinciali, si prevede un contributo di lire 50 milioni a carico del Ministero dei lavori pubblici. Invece, circa la collaborazione dell'ISTAT per l'elaborazione dei dati in sede meccanografica, si prevede un altro contributo di lire 50 milioni a carico del Ministero dei trasporti. Quindi, in sostanza, l'applicazione in Italia della Decisione n. 258 della Commissione della CEE porta ad una spesa, a carico dello Stato italiano, di 212 milioni, di cui 162 a carico del Ministero dei trasporti e 50 a carico del Ministero dei lavori pubblici.

Non sono citate le ferrovie e le idrovie; ma è da presumersi — come mi pare di aver capito dalla lettura della relazione — che, per quanto riguarda i dati relativi all'utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie e idroviarie, tanto il Ministero dei trasporti — in questo caso l'Azienda ferroviaria — quanto il Ministero dei lavori pubblici siano in grado, senza necessità di ulteriori finanziamenti, di provvedere.

La Decisione n. 270 del Consiglio riguarda, invece, i costi delle infrastrutture e, in base a tale decisione, il Governo italiano ha limitato — almeno per quanto attiene questo disegno di legge — la ricerca sui costi delle infrastrutture ferroviarie ed idroviarie.

Ho appreso dall'Ufficio competente del Ministero dei trasporti che, per quanto attiene alle infrastrutture stradali, già è in corso un'indagine per la quale non è necessa-

rio chiedere ulteriori finanziamenti attraverso il presente disegno di legge. Per quanto riguarda invece le infrastrutture ferroviarie, le indagine relative saranno finanziate con 80 milioni erogati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, come previsto dal penultimo capoverso dell'articolo 1 del provvedimento. Per le indagini idrovarie l'articolo 2 autorizza la spesa di lire 5 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Io non avrei altro da aggiungere se non proporre ai colleghi l'approvazione del testo pervenutoci. Debbo però osservare, anzitutto, che per la copertura della spesa si fa riferimento al capitolo n. 1462 dello stato di previsione del Ministero dell'agricoltura per l'anno 1967, il che potrà sembrare strano; però bisogna considerare che il suddetto capitolo è collegato alla legge n. 871 del 13 luglio 1965, la quale prevede lo stanziamento di 23 miliardi per l'attuazione delle norme comunitarie, per cui la correlazione è evidente.

In secondo luogo c'è da rilevare che si tratta di un provvedimento di portata assai modesta, e per rendersene conto basta guardare all'entità della spesa. Ora bisognerebbe studiare il sistema per risolvere problemi del genere, tra l'altro di natura prettamente tecnica, attraverso decreti; o almeno attraverso l'istituzione di capitoli di bilancio cui attingere in caso di necessità analoghe. Inoltre, sarebbe opportuno che il Ministro dei trasporti ci facesse una dettagliata relazione sullo stato attuale della politica dei trasporti in sede comunitaria, poichè noi non conosciamo mai perfettamente la sostanza degli impegni esistenti e li possiamo solo dedurre dalla *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee, mentre si tratta di elementi molto importanti, non soltanto sotto l'aspetto tecnico ma anche per le implicazioni di carattere generale che comportano nell'ambito della politica dei trasporti. A quanto ci risulta, tra l'altro, tra poco sarà convocato il Consiglio dei ministri della Comunità per il rilancio di tale politica, e ciò anche in seguito a pressioni del Governo italiano; per cui sarebbe il caso che la nostra Commissione fosse posta in condizione di studiare in maniera approfondita la situazione.

DE UNTERRICHTER. Mi sembra che il relatore non abbia rilevato il ritardo con cui giunge il provvedimento in esame; e sarebbe stato opportuno farlo in quanto ci troviamo di fronte ad un fenomeno veramente strano. La Comunità economica europea, cioè, adotta nell'aprile 1965 una decisione che viene pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità il 12 maggio successivo e nella quale si chiede agli Stati aderenti di fornire dei dati sul traffico per l'anno 1966; oggi, a fine 1967, noi siamo chiamati ad approvare un disegno di legge che consente di elaborare dei dati che non abbiamo ancora raccolto, o che abbiamo raccolto seguendo dei criteri certo non aderenti alla richiesta suddetta, per poi « rifilarli » alla Comunità stessa come dati effettivi, seri...

Ora a me sembra che siamo veramente su una strada sbagliata; ed ancora una volta bisogna deplorare che il sistema dei trasporti non sia accentrato in un unico Ministero, perchè non v'è dubbio che le indagini relative dovrebbero essere espletate da una sezione del Ministero dei trasporti, la quale dovrebbe poi raccogliere i dati elaborati e pubblicarli.

Ad esempio, si chiedono dei fondi per l'esecuzione di rilevamenti sulla circolazione urbana. Anche per sistemare la circolazione sulle strade extraurbane è necessario effettuare dei rilevamenti, ma questi debbono essere tanto più seri e tanto più accurati nell'area urbana, poichè la confusione della circolazione, a Roma ed in altre città d'Italia, come Trento, in alcuni punti nodali, è dovuta proprio alla carenza di indagini adeguate sulla materia. D'altra parte non si può pensare di elaborare i dati per il 1966: potremmo, sì e no, essere in grado di effettuare i necessari rilevamenti per il 1967, e sarebbe già un miracolo.

Quanto, poi, alla concessione, prevista all'articolo 1, di un contributo di 100 milioni all'Ente autotrasporti merci, vorrei chiedere all'onorevole Ministro dei trasporti, che ha manifestato certe sue idee par-

ticolari su tale Ente e sull'opportunità di mantenerlo in vita, come mai si sia deciso uno stanziamento del genere proprio per porre detto Ente in grado di raccogliere dati.

L'articolo 1 stanzia poi ancora 80 milioni in favore dell'Amministrazione delle ferrovie per l'esecuzione delle indagini sulle infrastrutture ferroviarie. Ma, che io sappia, l'Amministrazione suddetta ha sempre condotto indagini statistiche del genere, e sempre in maniera molto diligente, per cui si tratterà, semmai, al massimo, di trascrivere dei dati di cui si è già in possesso.

Ancora, l'articolo 1 concede 50 milioni all'Istituto centrale di statistica, per provvedere all'elaborazione meccanografica dei dati richiesti. Sarebbe però opportuno che si procedesse non solo all'elaborazione ma anche alla pubblicazione di tali dati: quelli che raccoglieremo per il futuro, infatti, avranno un'importanza enorme per svariati settori della nostra economia e per la nostra organizzazione industriale, ragione per cui dovranno essere portati a conoscenza del pubblico.

In conclusione, per le suddette perplessità, gradirei avere dei chiarimenti: in particolare — ripeto — sulla questione dei dati che debbono essere elaborati. Molte volte, purtroppo, elaborare dati per il passato significa inventarli, o quanto meno dedurli per analogia, per interpolazioni e via dicendo. Sarebbe allora il caso di dedicare a tale raccolta una spesa modesta, impiegando invece i fondi previsti dal provvedimento in esame per la raccolta di dati veramente attendibili a partire dal 1967.

F E R R A R I G I A C O M O . Signor Presidente, condividendo le preoccupazioni espresse dal collega de Unterrichter, desidero maggiori chiarimenti sui 100 milioni da destinare all'Ente autotrasporti merci, nonchè sui 50 milioni da destinare all'ISTAT.

Sono inoltre d'accordo con ciò che ha detto il relatore al di fuori di questo specifico provvedimento, che abbraccia un campo molto più ampio, e condivido soprattutto la preghiera, rivolta al Ministro dei trasporti, di fornirci ulteriori dettagli sull'argomento della politica comune dei trasporti.

J E R V O L I N O . Signor Presidente, comprendo pienamente le osservazioni fatte dal senatore de Unterrichter, alle quali si è associato il senatore Ferrari. Ma che cosa è successo in seguito alla diffusione della notizia riguardante la modifica o la soppressione dell'EAM?

Questa voce, purtroppo, ha avuto credito presso coloro i quali avevano il dovere di corrispondere un determinato diritto all'EAM, i quali si sono fatti forti di questa situazione e non hanno più pagato.

Sono dell'opinione che è un errore gravissimo quello di assorbire l'EAM nell'Ispettorato della motorizzazione civile, perchè fino a quando l'EAM sarà un ente autonomo troverà i fondi necessari per vivere e per pagare i suoi 700 impiegati; ma il giorno in cui diventerà una istituzione governativa, per una ragione fatale, questi fondi cesseranno di affluire.

C'è poi il gravissimo problema della parificazione dei titoli di studio. Infatti, la maggior parte dei 700 impiegati dell'EAM è sfornita di titolo. Quando essi chiederanno di essere assorbiti dallo Stato e di essere parificati agli impiegati statali, si troveranno in gravi difficoltà e metteranno il Ministero in una situazione molto difficile: di questo ci renderemo conto quando ci si presenterà un disegno di legge che disciplini la materia.

Io mi auguro che il disegno di legge, da me a suo tempo predisposto, possa servire da modello a quello che dovrà essere fatto successivamente; dico da modello perchè si tratta di un disegno di legge elaborato con la collaborazione di senatori, deputati e sindacati. Su di esso ho lavorato due anni, nel corso dei quali mi sono convinto della necessità di mantenere in vita l'EAM.

Il Ministero non può non aiutare l'EAM, quando questo, in seguito alla diffusione della notizia della sua soppressione, si trova in condizioni di non poter più andare avanti.

È questo un chiarimento necessario, per spiegare il motivo per cui nel disegno di

legge si è ritenuto opportuno erogare anche 100 milioni all'EAM.

L O M B A R D I , *relatore*. Noi siamo in notevole ritardo perchè dovremmo presentare questi dati elaborati e i relativi rapporti entro il 31 dicembre del 1967.

Ora io dovrei definire la situazione nel senso che una parte di lavoro è già stata fatta, ma rimane ancora qualcos'altro da fare. Ci sarà quindi un ritardo; posso anche pensare che qualche altro Stato, oltre l'Italia, sia in ritardo nella presentazione di questi dati.

Può darsi quindi che questo finanziamento venga in parte a soddisfare esigenze riscontrate in precedenza, perchè, per quanto attiene al problema della strada, esiste fin dal 1965 un provvedimento.

Circa il problema dell'EAM, non entro, in questa sede, nel merito della questione. È certo, però, che, quando è stata ventilata l'idea della sua soppressione, sono sorti molti problemi di non facile soluzione. Non si sapeva infatti in che modo sistemare il personale dell'EAM nell'ambito del Ministero dei trasporti, perchè tale sistemazione sollevava una quantità di obiezioni su problemi di carriera. Credo che questa sia una delle ragioni per cui il Ministro non è ancora riuscito nel suo intendimento; poichè egli aveva espresso il parere di sopprimere l'EAM due anni fa. È evidente che tutto questo ha bloccato l'operazione.

È giusta, tuttavia, l'osservazione del collega Jervolino, perchè sappiamo che, quando si è avanzata l'idea di sopprimere l'EAM, coloro i quali dovevano pagare certi diritti non hanno più pagato, in quanto era discutibile la fondatezza giuridica di quei diritti e l'EAM è rimasto senza fondi, pur avendo l'obbligo di portare al Ministro dati e pubblicazioni in materia.

Comunque, a mio avviso, il problema non va affrontato in questa sede, per non sollevare una questione che esula dall'argomento del disegno di legge in esame, a meno che, dato che è presente il rappresentante del Governo, non si possano dare delle risposte esaurienti, che io non sono in grado di fornire, alle domande dei colleghi che hanno preso parte alla discussione.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Principalmente, visto che la nostra attenzione si è polarizzata sul problema dell'EAM, devo dire che quanto è previsto nel provvedimento in esame non pregiudica la questione della sopravvivenza o meno dell'ente, dato che all'atto dell'eventuale suo scioglimento i suoi compiti sarebbero trasferiti ad altro organismo.

Se dovesse verificarsi lo scioglimento dell'EAM, e le sue competenze venissero quindi trasferite ad altro ente, anche i fondi stanziati per l'EAM da questo disegno di legge sarebbero, evidentemente, trasferiti all'organo incaricato di espletare le funzioni dell'ente soppresso.

Non entro in merito al problema della opportunità o meno di mantenere questo ente, perchè di ciò si sta discutendo al fine di giungere a una soluzione che speriamo sia definitiva.

Sottolineo, invece, l'urgenza del disegno di legge in esame: in caso di mancata sua approvazione si rischierebbe di non poter più utilizzare gli stanziamenti in esso previsti, per cui non sapremmo dove reperire i fondi necessari per la effettuazione delle indagini sui costi e l'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto disposte dalla Comunità economica europea.

D E U N T E R R I C H T E R . Non ho avuto risposta alla mia domanda principale, riguardante i rilevamenti richiesti per il 1966. Oggi siamo in ritardo di due anni. Quindi si potrebbero utilizzare i rilevamenti effettuati da parte delle Ferrovie dello Stato, dell'ANAS e così via, impiegando, come ho detto, per l'avvenire i fondi stanziati nel provvedimento in esame. Perchè non mi sembrerebbe serio approvare oggi un provvedimento destinato a stanziare fondi per accertamenti e sondaggi che avrebbero doduto essere effettuati nel 1966.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non

si tratta di accertamenti che avrebbero dovuto essere effettuati nel 1966, bensì di accertamenti relativi al 1966; il che è alquanto diverso.

D E U N T E R R I C H T E R . Allora questo avrebbe dovuto essere meglio precisato nel disegno di legge, ad esempio con lo specificare che si trattava di somme erogate « a compenso degli accertamenti condotti nel 1966 ».

L O M B A R D I , *relatore*. Per la parte riguardante i costi delle infrastrutture, anche controllando le spese effettuate nel 1966 non si sbaglia. Invece i sondaggi ed i rilevamenti sull'utilizzazione delle stesse infrastrutture, o si sono effettuati o non si effettueranno più; a meno che non si voglia usare il metodo dell'estrapolazione. Potrebbe però esservi un accordo in sede comunitaria per ritardare anche la presentazione dei dati stessi; accordo di cui non si fa cenno nella relazione unita al disegno di legge.

D'altra parte, stando alla decisione del 1965, noi dovremmo, entro il 31 dicembre prossimo, presentare alla Commissione studi della Comunità europea i dati sulle utilizzazioni e sui costi, e non so come questo sarà possibile. Ad ogni modo, se non si avranno chiarimenti in materia, bisognerà accettare la situazione cosi come è.

D E U N T E R R I C H T E R . Si tratta di tutta un'impostazione assurda, che meriterebbe da parte del Ministero un chiarimento tale da tranquillizzare la nostra coscienza.

D E R I U . Indubbiamente le perplessità affiorate durante la discussione sono fondate e molto gravi, ed il Parlamento non può ignorarle. Ora, da parte nostra — anche in Assemblea — erano state avanzate alcune considerazioni sulla sopravvivenza o meno, ad esempio, dell'Ente autotrasporti merci; ma questa può anche essere una questione di dettaglio. Ciò che appare veramente strano è che oggi ci si sottoponga un disegno di legge con il quale si dispongono determinati stanziamenti per attività che avrebbero dovuto essere svolte nello scorso anno. Esso avrebbe semmai potuto avere un senso nel 1965: a meno che non si tratti di operare una sanatoria per un lavoro già svolto, senza implicazioni per il futuro; il che potrebbe anche giustificare la presentazione del provvedimento stesso.

Se così fosse non ci resterebbe che approvarlo, anche se senza eccessivo entusiasmo.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Gli Uffici del Ministero dichiarano che è indispensabile trasmettere al Ministero degli affari esteri ogni utile elemento per le comunicazioni che dovranno essere fatte ai competenti organi comunitari — i quali, com'è noto, hanno più volte chiesto notizie sull'andamento dei lavori —, considerando gli impegni che al nostro Governo derivano dalle decisioni emanate sull'argomento indicato e la cui eventuale inosservanza potrebbe comportare una dichiarazione formale di inadempienza.

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 ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 12 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esecuzione dei rilevamenti della circolazione urbana di cui all'articolo 6 della Decisione n. 258 del 27 aprile 1965 della Commissione della Comunità economica europea.

È altresì autorizzata la spesa di lire 230 milioni, da iscrivere nel predetto stato di previsione, per la concessione dei seguenti contributi:

lire 100 milioni all'Ente autotrasporti merci in relazione ai compiti integrativi e particolari che detto Ente deve svolgere secondo le direttive del Ministero suddetto ai fini dell'attuazione degli articoli 3 e 4 della stessa Decisione;

lire 80 milioni all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la esecuzione delle indagini sulle infrastrutture ferroviarie statali di cui all'articolo 2 della Decisione numero 270 del 13 maggio 1965 del Consiglio della Comunità economica europea;

lire 50 milioni all'Istituto centrale di statistica il quale dovrà provvedere alle elaborazioni meccanografiche dei dati richiesti dagli articoli 3 e 4 della sopra citata Decisione n. 258 del 27 aprile 1965.

(*È approvato*).

Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 5 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per provvedere al rilevamento delle spese relative alle infrastrutture della navigazione interna previsto dall'articolo 2 della Decisione numero 270 del 13 maggio 1965 del Consiglio della Comunità economica europea.

È altresì autorizzata la spesa di lire 50 milioni da iscrivere nel predetto stato di previsione, per la concessione di contributi alle Amministrazioni provinciali in relazione alla collaborazione da ciascuna di esse fornita per i rilevamenti e sondaggi della circolazione stradale previsti dagli articoli 3 e 4 della Decisione n. 258 del 27 aprile 1965 della Commissione della Comunità economica europea.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere complessivo di lire 297 milioni derivante dall'attuazione della presente legge, si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 1462 dello stato di previsione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'anno finanziario 1967.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni al bilancio dello Stato ed a quello dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12,05.

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