SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

38° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 APRILE 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifica di talune disposizioni del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e del relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420 » **(1084)**
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 476, 478, 479 e *passim*
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 479
CARRI (*PCI*), *relatore alla Commissione* 476, 479 482 e *passim*
CROLLALANZA (*MSI-DN*) 478, 479
GUSSO (*DC*) 478
MINGOZZI (*PCI*) 478
SEGRETO (*PSI*) 478

« Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale della aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 » **(1089)**
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 488, 490, 491 e *passim*
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 492, 493
FEDERICI (*PCI*), *relatore alla Commissione* 488 492, 493
SANTALCO (*DC*) 490, 491
SEGRETO (*PSI*) 491
SGHERRI (*PCI*) 490

« Proroga di alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni ed integrazioni, nonchè delle relative norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783 » **(1171)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . 483, 484, 485 e *passim*
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 486, 487
CARRI (*PCI*) 484, 487
PACINI (*DC*) 485, 487
SALERNO (*DC*), *relatore alla Commissione* 483, 486
SEGRETO (*PSI*) 485

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

AVELLONE, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifica di talune disposizioni del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e del relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420 » (1084)

(*Discussione e approvazione con modificazioni*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica di talune disposizioni del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e del relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420 ».

Prego il senatore Carri di illustrare alla Commissione il disegno di legge.

C A R R I , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, il presente disegno di legge tende a regolamentare l'attività propria dei veicoli attrezzati per campeggio e turismo. Al riguardo, come i colleghi sanno, non esiste una legislazione precisa, per cui nel corso degli ultimi anni si sono manifestate non poche difficoltà sia dal punto di vista costruttivo che da quello dell'impiego dei veicoli in questione. Il fenomeno era di poco conto quando le *caravans* in circolazione costituivano una piccola entità, ed erano soprattutto di importazione da altri paesi; ma oggi non è più così. Si calcola infatti che, attualmente, di tali mezzi ve ne siano in circolazione in Italia sei o settecentomila, con una produzione industriale di non secondaria importanza, tendente progressivamente ad espandersi. Anche per l'Italia, quindi, si tratta di adeguarsi a disposizioni che, del resto, sono state adottate da tempo a livello europeo.

La nostra legislazione si occupa delle *caravans* solo con la legge 21 maggio 1955, n. 463, recante provvidenze per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche. In tale legge si fa però riferimento al rimorchio ad uso di abitazione o compeggio, e simili, senza entrare nel merito delle caratteristiche tecniche. Il codice della strada del 1959, all'articolo 26, lettera *f*), definisce tali veicoli ad uso speciale come caratterizzati dall'essere adibiti permanentemente al trasporto in proprio, senza specificarne i limiti costruttivi. Solo con una circolare, la n. 71 del 1964, si cercò di dare un primo inquadramento tecnico ai veicoli per campeggio, ma essi sono stati subordinati al fatto di avere un solo asse o due tanto ravvicinati — distanza inferiore a un metro — da essere considerati un solo asse. In tale modo, con la circolare, veniva limitata, in rapporto al secondo comma dell'atricolo 32 del codice della strada, la lunghezza delle *caravans* a sei metri esclusi gli organi di traino.

Però, con la legge n. 313 del 1976 sui pesi e le dimensioni degli autoveicoli, si è stabilito che i rimorchi ad un asse non debbono superare la lunghezza di sei metri compresi gli organi di traino. Rispetto alla circolare del 1964 la lunghezza delle *caravans* veniva così ridotta di 1,25 metri, qual è all'incirca la lunghezza appunto del timone. Si è venuta cioè a determinare una situazione forse non prevista al momento della approvazione della legge suddetta, per quanto riguarda i veicoli di cui ci occupiamo (il 25 per cento dei quali supera, con gli organi di traino, i sei metri) e ciò si ripercuote negativamente anche sull'attività industriale, creando non poche difficoltà ai possessori di questi mezzi.

Col disegno di legge in esame si tratta quindi di consentire prima di tutto la circolazione delle *caravans* di sei metri di lunghezza esclusi gli organi di traino. Nel contempo, però, si ritiene opportuno allineare le nostre disposizioni in materia all'indirizzo internazionale oggi seguìto. Da tempo, infatti, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite a Ginevra ha messo allo studio, presso il gruppo costruzione veicoli, un regolamento relativo alle caratteristiche costrut-

tive delle *caravans*. Le prime conclusioni di tale studio sono del 2 settembre 1974 e ad esse ha fatto seguito, il 19 febbraio dello scorso anno, l'emanazione di una nuova circolare da parte del Ministero, in sostituzione di quella del 1964; circolare, però con la quale non si poteva derogare dalle norme stabilite con la legge n. 313 citata e non si risolvevano quindi le incongruenze venutesi a determinare, come quella relativa ai limiti di lunghezza dei mezzi, cui ho prima accennato.

Il disegno di legge, dunque, agli articoli 1 e 2 introduce le definizioni di *autocaravan*, *caravan* e rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive, prima del tutto inesistenti nella nostra legislazione, modificando il Codice della strada, e cioè il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, agli articoli 26 e 28. L'articolo 3, sempre del disegno di legge, propone nuove lunghezze: 7,5 metri, compresi gli organi di traino, per i veicoli isolati ad un asse, 12 metri per i veicoli isolati a due o più assi. Nel primo caso le *caravans* non debbono superare comunque i sei metri, consentendo, per maggiori possibilità di manovra, che il traino sia di un metro e mezzo, cioè di 25 centimetri in più rispetto a quello medio attuale; nel secondo caso non debbono superare i 7,50 metri. Per questi mezzi viene poi proposto di ridurre la larghezza da metri 2,5 a metri 2,3, riducendo in tal modo l'ingombro di carreggiata, almeno per quanto riguarda la costruzione dei nuovi mezzi.

Per gli autoarticolati e gli autosnodati si propone una lunghezza massima di metri 15,50 in conformità, del resto, con le disposizioni della legge n. 313 per quanto riguarda gli autosnodati. Questi ultimi, se utilizzati per il trasporto di persone, possono raggiungere la lunghezza massima di metri 16,50 se a tre assi e di metri 18 se a quattro o più assi. Questa ultima disposizione è particolarmente importante per la costruzione degli stessi mezzi dedicati al servizio urbano, cioè quelli con un soffietto che accomunano praticamente due autobus; cosa che oggi i limiti di lunghezza non consentono di fare.

All'articolo 4 si propongono poi i limiti di velocità per le *caravans* e i rimorchi per il trasporto di attrezzature turistiche e sportive; limiti che vengono stabiliti in 100 chilometri all'ora fuori dei centri abitati. Al riguardo, dopo aver consultati i funzionari della Motorizzazione civile ed i rappresentanti degli utenti dei mezzi in questione, e tenendo conto dei limiti di velocità esistenti per gli automezzi in circolazione, sarei per una modifica, signor Presidente, in base alla quale si stabilissero limiti pari a quelli in vigore per le autovetture di 600 centimetri cubici di cilindrata, e cioè limiti di 80 chilometri orari fuori dei centri abitati, che mi sembrano più che sufficienti, tenuto conto dell'ingombro che spesso, sulle strade italiane, viene a determinarsi con questi mezzi. All'articolo 6 si stabilisce inoltre che nel traino dei rimorchi il peso complessivo del rimorchio non deve superare la tara del veicolo trattore. La questione è stata oggetto di particolare discussione in rapporto al fatto che il regolamento d'esecuzione del codice della strada consente un peso pari all'80 per cento del trattore con un solo conducente; ora però, come accessori mobili, è consentito sulle *caravans* un aumento del peso di 25 chilogrammi per metro quadro disponibile, il che significa che si finisce spesso col superare il peso del trattore; si ritiene pertanto che la disposizione sia sostanzialmente corretta così come formulata nella proposta di legge e consente anche una più efficace sorveglianza da parte delle forze di polizia stradale preposte al controllo della circolazione di questi veicoli.

Per concludere, quindi, salvo la proposta variazione dei limiti di velocità, ritengo che il disegno di legge sia senz'altro da accogliere, in modo da coprire la carenza legislativa in materia di *caravans*. Auspico nel contempo che possa essere definito al più presto il nuovo codice della strada e vorrei approfittare dell'occasione per sollecitare il Sottosegretario a volerne sottoporre il testo in via di elaborazione a tutti i componenti della Commissione, per un esame preliminare. Credo infatti che il nuovo codice debba essere adeguato all'attuale circolazione di mezzi sulle strade italiane, e che per far ciò debba essere ponderato con ogni attenzione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M I N G O Z Z I . Il mio intervento sarà breve, in quanto l'approfondita e chiara illustrazione svolta dal relatore convince noi come convince tutti, ritengo, dell'opportunità di giungere ad una regolamentazione appropriata della materia, in funzione della nuova realtà che si è venuto a determinare anche nel nostro paese in rapporto all'elevato numero di *autocaravans* attualmente in circolazione, nonchè all'attività della nostra industria produttrice di tali mezzi di trasporto.

Crediamo quindi sia necessario orientarsi nel senso di recepire anche nella legislazione italiana gli indirizzi internazionali, particolarmente quelli della CEE, che sono stati ultimamente adottati per uniformare questa materia a livello europeo. Riteniamo inoltre giusta la proposta del relatore tendente a limitare per questi mezzi la velocità ad 80 chilometri orari. Per quanto ci riguarda, siamo perciò disponibili ad approvare questa modifica.

Per concludere, vogliamo anche noi sottolineare l'esigenza di procedere rapidamente alla discussione e all'approvazione del nuovo codice della strada. È ormai molto tempo che, ogni volta, ci si trova a discutere questi problemi, a sottolineare l'esigenza, appunto, di avere una visione più organica e più puntuale di tutta la problematica che dovrà essere risolta col nuovo codice della strada. Ci permettiamo quindi, anche per quanto riguarda la nostra parte politica, di sottolineare l'urgenza di un tale provvedimento organico. Speriamo quindi di essere tranquillizzati dal rappresentante del Governo circa i tempi che verranno impiegati per la discussione e l'approvazione del nuovo codice della strada.

G U S S O . Anche il nostro Gruppo concorda sull'utilità del disegno di legge al nostro esame, all'approvazione del quale siamo favorevoli. Per quanto riguarda i limiti di velocità proposti dal relatore, penso sia opportuno sentire anche l'opinione del Governo, al quale ci rimettiamo per una decisione in proposito.

S E G R E T O . Anche noi siamo d'accordo sull'opportunità di questo disegno di legge, però dobbiamo dire che si tratta di un provvedimento che riguarda solo una parte del nuovo codice della strada. Siamo perciò favorevoli alla sua approvazione, anche se riteniamo opportuno avere una disciplina organica dell'intera materia. Il nuovo codice della strada è infatti importante in quanto sostanzialmente potrà definire tutta una tematica che in effetti oggi è ancora confusa, per cui dovrà essere sottoposto ad una trasformazione più moderna e più adeguata alle esigenze odierne. Credo che questa esigenza sarà recepita dal Ministero competente al fine di varare nuove disposizioni che possano comprendere l'intera tematica dei trasporti in Italia. In linea di massima siamo quindi favorevoli alla approvazione del disegno di legge, maggiormente dopo aver sentito la relazione del senatore Carri, che è stata di una chiarezza e di una semplicità veramente da apprezzare.

Siamo perfettamente d'accordo anche sulla riduzione del limite di velocità da 100 a 80 chilometri, perchè riteniamo che per mezzi di questo tipo 100 chilometri orari, anche in uno spazio aperto come l'autostrada, siano troppi.

Detto questo, pensiamo che il disegno di legge, anche se vi sarebbe qualche piccola osservazione da fare sul suo complesso, tenuto conto che apporta alcune modifiche già contemplate nella normativa generale europea, sia da approvare.

C R O L L A L A N Z A . Concordo con quanto è stato detto dal relatore su questo disegno di legge, e anche sull'emendamento proposto. Per quanto riguarda la richiesta fatta dal relatore circa la distribuzione del progetto di codice della strada ai componenti la Commissione, debbo osservare che a suo tempo fu data delega al Governo per l'emanazione delle norme di modifica, e che di solito, quando ci sono deleghe al Governo, vengono istituite delle Commissioni parlamentari che collaborano, in veste di organi consultivi, alla

elaborazione del provvedimento, cosa che devo ritenere anche in questo caso sia avvenuta. Ora, se il codice della strada è stato definito, ed il testo è stato redatto in base alle ultime norme adottate a Ginevra, a me sembra sia opportuno distribuirlo ai componenti della Commissione, ma non vedo però l'opportunità di una discussione su di un testo che, in conseguenza della delega ricevuta dal Governo, è da considerare definitivo. Il che non significa che, attraverso nuove norme che possano essere successivamente adottate a Ginevra, esso non diventi materia di dibattito in questa sede per ulteriori aggiornamenti.

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

C A R R I , *relatore alla Commissione.* Mi sembra che i colleghi, nei loro interventi, si siano dichiarati sostanzialmente favorevoli all'approvazione del provvedimento.

Circa l'ultima questione sollevata in ordine al codice della strada, devo dire che io non ho chiesto un dibattito di approvazione dal punto di vista legislativo del testo elaborato dall'apposita commissione ministeriale, ma una discussione per verificare il lavoro svolto dalla commissione e per suggerire eventualmente quelle modifiche e quelle correzioni che si ritenessero opportune. Al riguardo vorrei aggiungere che un primo testo del codice della strada elaborato dalla commissione è stato pubblicamente presentato di recente presso la sede nazionale dell'Automobil Club d'Italia, per cui a maggior ragione ritengo che, analogamente, si possa fare in sede parlamentare, tanto più che in quell'occasione sono state avanzate non poche riserve e osservazioni critiche che è bene anche noi valutiamo per i riflessi che possono avere dal punto di vista legislativo.

Vorrei aggiungere una preoccupazione che mi veniva manifestata poco fa dal collega Gusso in ordine al traffico di veicoli di spettacoli viaggianti. Mi sembra che questi mezzi rientrino nelle norme stabilite per gli autoarticolati e gli autosnodati ai quali si fa specifico riferimento nel provvedimento, e che anzi, con questa normativa si tenda a regolamentare anche il traffico di questi spettacoli viaggianti, cosa che purtroppo in passato era sempre stata dubbia dal punto di vista legislativo.

Detto questo, non mi resta che augurarmi che il disegno di legge possa essere votato favorevolmente dai colleghi con la modifica, che mi pare accolta da tutti, di limitare la velocità ad un massimo di 80 chilometri l'ora.

C R O L L A L A N Z A . Vorrei fare un brevissimo intervento per evitare un equivoco. Quando ho condiviso l'opportunità che sia data conoscenza del nuovo codice della strada ai componenti della Commissione, non ho escluso che ciascuno, per la sua parte, si rendesse conto di quello che il codice rappresenta. Se vogliamo però aprire un dibattito per suggerire eventuali modifiche, ritengo che il codice non entrerà mai in funzione, perchè si ricomincerà tutto daccapo. E allora, poichè vi sono delle norme urgenti, come ad esempio quella relativa alla modifica dei limiti di velocità per la città, che il nuovo codice della strada corregge elevandoli da 50 a 60 chilometri orari, lasceremmo praticamente in sospeso l'efficacia e la esecutorietà delle norme del codice. È da questo punto di vista che non escludevo che ognuno potesse fare delle osservazioni, senza però con ciò bloccare l'*iter* del codice.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ringrazio il relatore e quanti sono intervenuti nella discussione, perchè hanno chiarito alcuni punti che sono fondamentali in ordine a questo disegno di legge ed agli sviluppi che in prospettiva ci attendono per quanto fa riferimento al nuovo codice della strada. A proposito del testo che è al nostro esame, vorrei dire che esso è stato suggerito — anche se si tratta di un aspetto parziale, evidentemente, della riforma più complessa che ci attende — dalla necessità di portare chiarezza in un settore in cui si finisce con l'ignorare la presenza ormai in misura piuttosto larga e massiccia sulle nostre strade e autostrade di mezzi di locomozione — lo diciamo con una formula generica — che nel

momento in cui è entrato in funzione il codice della strada non esistevano, o esistevano in misura pressochè irrilevante. Di qui l'esigenza di fare in modo che il codice tenga presente questo fatto, in quanto la presenza di *autocaravans* nella circolazione sulle nostre strade, specialmente in certi periodi dell'anno, è tale per cui ignorarla non è più possibile. E poichè non esiste una norma che governi la circolazione di questi mezzi, è necessario fare sì che questa legge intervenga, cosa cui non possiamo assolutamente in questo momento rinunciare senza lasciar correre una situazione che dal punto di vista della disciplina, e quindi del rispetto del codice della strada, è assolutamente negativa. Quindi sulla necessità della presenza di disposizioni di legge in merito non mi pare ci debbano essere dubbi, e questo spiega ampiamente il motivo del provvedimento al nostro esame.

Esiste poi una considerazione aggiuntiva: fare cioè in modo che si determini un'armonizzazione, dal punto di vista tecnico e da quello della disciplina, con le norme già esistenti nella circolazione stradale degli altri paesi d'Europa.

Anche questo è un aspetto non trascurabile, nel senso che le altre nazioni europee, specialmente quelle appartenenti alla Comunità, hanno già applicato queste norme mentre noi non abbiamo ancora dato una risposta. Da questo punto di vista, perciò, siamo carenti rispetto a quanto accade negli altri paesi della CEE.

A questo punto desidero aggiungere un altro particolare che, del resto, non è sfuggito alla vostra attenzione. Intendo far riferimento all'attività di carattere industriale, in fatto di produzione di mezzi di locomozione su strada e, quindi, al riflesso che su questo terreno esiste dal punto di vista della produ zione di *autocaravans* in generale. Dobbiamo cioè stare attenti a far sì che l'entrata in vigore di queste disposizioni non sorprenda la nostra produzione automobilistica sì da generare confusione o da determinare, per esempio, lo smaltimento della produzione già realizzata. Ecco, perciò, la necessità di stabilire un tempo adeguato.

Ed è proprio in questo contesto che mi permetto di portare al vostro esame una considerazione avanzata dal Ministero dell'industria. In concreto, si propone di apportare una modifica al secondo comma dell'articolo 7: elevare a tre anni il periodo previsto per le nuove immatricolazioni. Ciò proprio al fine di evitare che le scorte esistenti vengano sorprese dall'applicazione della presente proposta di legge e, quindi, non possano essere immesse sul mercato.

Ciò detto, non mi dilungherò nel ripetere quanto già limpidamente esposto dal relatore, circa le ragioni che stanno alla base del disegno di legge. La materia, infatti, mi pare ampiamente condivisa anche perchè è stata oggetto di un attento esame da parte di tutte le componenti del settore interessate alla sua soluzione. Loro sanno che sull'argomento le varie componenti si sono incontrate a più riprese proprio per trovare agganci e soluzioni che si armonizzassero con quelli presi in campo internazionale. Non ripeterò, perciò, i vari « sbalzi » — come si dice in termine tecnico — e tutto quanto deve garantire una fondamentale sicurezza nel momento in cui questi mezzi vengono immessi nel traffico.

Mi preme, invece, soffermarmi brevemente su un problema emerso dalla discussione. Mi riferisco al codice stradale. È evidente che il fatto di aver apportato, sia pure in maniera rapsodica e, talvolta, anche affrettata, delle correzioni, sta a denunciare che tutto quanto il sistema della vecchia normativa che si riferisce al codice non è più adeguata alle attuali esigenze, per tutta una serie di modifiche intervenute in campo europeo ma, essenzialmente, nel nostro territorio. Il materiale predisposto per la riforma del codice della strada e, quindi, gli studi relativi, hanno raggiunto la fase conclusiva. Siamo entrati adesso nella fase delle consultazioni degli altri enti od organismi comunque interessati a questa riforma. Ciò perchè non vogliamo portare la materia dinanzi al Parlamento senza aver prima avuto tutti quanti i consensi e i dinieghi delle varie componenti interessate.

Ovviamente, sarà mio preciso dovere, non appena il materiale sarà stato delibato in maniera definitiva, mettere i membri della Commissione in condizione di conoscere tutti gli

elementi, in positivo e in negativo, elaborati in questo tempo e che sono aggiuntivi rispetto alla presa di posizione del Governo che ha già predisposto il tutto.

Non ho altro da aggiungere, salvo il fatto di invitare la Commissione ad accettare l'emendamento proposto al secondo comma dell'articolo 7. Inoltre, ma è solo una proposta, si potrebbe trovare una soluzione di compromesso a proposito della limitazione di velocità di questi mezzi su strade normali, stabilendo che essi non possono superare gli 80 chilometri orari fuori dei centri urbani lasciando il limite dei 100 chilometri orari sulle autostrade.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

All'articolo 26 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunta, dopo la lettera *i*), la seguente:

« *l*) *autocaravan*: autoveicolo avente una speciale carrozzeria e attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di un massimo di sette persone compreso il conducente ».

La definizione di cui alla lettera *g*) dello stesso articolo 26, nel testo modificato dall'articolo 2 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è sostituita dalla seguente:

« *g*) autotreni: complessi di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice; ai soli fini della applicazione del successivo articolo 119 costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate e gli autotreni composti da un autoveicolo e da un rimorchio per trasporto di imbarcazioni a vela od alianti; costituiscono altresì un'unica unità, ai fini della applicazione del primo comma dell'articolo 48, i treni composti da un autoveicolo e da una *caravan* o da un rimorchio per trasporto di attrezzature turistiche e sportive ».

È approvato.

Art. 2.

Al primo comma dell'articolo 28 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo la lettera *d*), sono aggiunte le seguenti:

« *e*) *caravan*: rimorchio stradale, ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, avente speciale carrozzeria, attrezzato per essere adibito ad alloggio a veicolo fermo;

f) rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive: rimorchi stradali, ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, muniti di specifica attrezzatura atta al trasporto di attrezzature turistiche e sportive quali imbarcazioni, alianti od altre ».

È approvato.

Art. 3.

Il secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 32 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo modificato dall'articolo 3 della legge 5 maggio 1976, n. 313, sono sostituiti dai seguenti:

« La lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non deve eccedere 7,5 metri per i veicoli isolati ad un asse, 12 metri per i veicoli isolati a due o più assi.

La lunghezza dei semirimorchi non deve eccedere metri 12,50; la carrozzeria delle *caravan* non deve eccedere in lunghezza se ad un asse metri 6 e se a due assi metri 7,50; non deve eccedere in larghezza metri 2,30 e l'altezza massima da terra non deve essere superiore a 1,8 volte la larghezza della

carreggiata; la lunghezza totale delle autocaravan non può eccedere per il veicolo isolato, ad uno o più assi, metri 8.

Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono superare la lunghezza massima di metri 15,50. Gli autotreni non devono superare la lunghezza massima di metri 18. Gli autosnodati per trasporto di persone possono raggiungere la lunghezza massima di metri 16,50 se a tre assi e metri 18 se a quattro o più assi ».

È approvato.

Art. 4.

Il terzo comma dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è integrato come segue:

« I treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere *e*) ed *f*) dell'articolo 28 non devono, in ogni caso, superare la velocità, fuori dei centri abitati, di 100 chilometri all'ora ».

A questo articolo sono stati proposti due emendamenti: uno del relatore, tendente a ridurre la velocità ad 80 chilometri orari, equiparandola, così, a quella recentemente introdotta per gli autoveicoli di minore cilindrata; l'altro è stato avanzato dal Governo e tende a sostituire l'articolo con il seguente:

« Nel terzo comma dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "I treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere *e*) ed *f*) dell'articolo 28 non devono, in ogni caso, superare la velocità di 80 chilometri all'ora fuori dei centri abitati e di 100 chilometri all'ora sulle autostrade" ».

C A R R I , *relatore alla Commissione.* Dichiaro di ritirare il mio emendamento e di aderire a quello presentato dal rappresentante del Governo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo sostitutivo.

È approvato.

Art. 5.

Il terzo ed il quarto alinea del punto 4) dell'articolo 221 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, sono sostituiti dai seguenti:

« Per gli autoveicoli o i motoveicoli ad uso speciale o per trasporti specifici e per i veicoli di cui alla lettera *l*) dell'articolo 26 ed alle lettere *e*) ed *f*) dell'articolo 28 del testo unico si possono consentire sbalzi superiori alla metà del passo se riconosciuti ammissibili dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Si intende per passo di un veicolo a due assi la distanza tra i centri degli assi. Si intende per passo di un rimorchio o semirimorchio, ad un asse o più assi ravvicinati, la distanza fra la verticale passante per il punto di appoggio sul veicolo trattore e l'asse a terra, ovvero la mezzeria degli assi a terra ».

È approvato.

Art. 6.

Nell'articolo 257 del regolamento per la esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è aggiunto il seguente quinto comma:

« Nel traino di rimorchi di cui all'articolo 28, lettere *e*) ed *f*), effettuato con auto-

veicoli di cui alle lettere *a*), *c*) ed *l*) dell'articolo 26 del testo unico, il peso complessivo del rimorchio non deve superare inoltre la tara del veicolo trattore ».

Per motivi di carattere formale, proporrei il seguente nuovo testo dell'articolo:

« Nell'articolo 257 del regolamento per la esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, dopo l'ultimo è inserito il seguente comma:

"Nel traino di rimorchi di cui all'articolo 28, lettere *e*) ed *f*) del testo unico effettuato con autoveicoli di cui alle lettere *a*), *c*) ed *l*) dell'articolo 26 dello stesso testo unico, il peso complessivo del rimorchio non deve superare inoltre la tara del veicolo trattore" ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il suddetto emendamento sostitutivo.

È approvato.

Art. 7.

I precedenti articoli 3 e 6 si applicano ai veicoli che sono omologati a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Due anni dopo l'entrata in vigore della presente legge non possono essere rilasciate nuove immatricolazioni a veicoli che non rispondano alle prescrizioni di cui agli articoli citati nel primo comma.

Ricordo che a quest'articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire, al secondo comma, le parole « Due anni » con le altre: « Tre anni ».

C A R R I , *relatore alla Commissione.* Sono favorevole.

P R E S I D E N T E . Lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« Proroga di alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni ed integrazioni, nonchè delle relative norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783 » (1171) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Proroga di alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni ed integrazioni, nonchè delle relative norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Salerno di riferire alla Commissione.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, la legge 6 giugno 1974, n. 298, recante tra l'altro istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, nonchè la nuova disciplina dell'autotrasporto di cose, più volte venuto al nostro esame per ripetute proroghe della sua attuazione, ha finalmente trovato applicazione a partire dal 31 ottobre 1977, grazie anche all'impegno posto dall'Amministrazione della motorizzazione civile, nonostante l'inadeguatezza dei ruoli organici del suo personale.

Il prossimo 30 aprile 1978 scade il termine stabilito dalla legge per la presentazione delle domande di iscrizione all'albo da parte dei trasportatori, che già esercitavano l'autotrasporto di cose per conto di terzi alla suddetta data del 31 ottobre 1977, a pena di decadenza

dalle autorizzazioni possedute alla data stessa, le quali frattanto hanno conservato la loro validità.

In conformità della legge e delle relative norme di esecuzione, l'Amministrazione ha da tempo provveduto a stabilire, con decreto, lo documentazione necessaria, nonchè a predisporre tempestivamente opportuni moduli meccanografici, da compilarsi dalle imprese interessate, che devono essere allegati alla domanda.

Ciò nonostante appare probabile che molti trasportatori non presenteranno la domanda nei termini, sia per disinformazione e sia anche per difficoltà incontrate nell'acquisizione dei documenti, benchè questi siano stati ridotti all'indispensabile.

Al riguardo, le stesse associazioni di categoria più rappresentative in campo nazionale, altre volte preoccupate dei rinvii della nuova disciplina, hanno unanimemente sollecitato il Governo a prendere l'iniziativa di una proroga del detto termine fino al 30 settembre 1978. In tale senso il Governo ha provveduto con la presentazione del disegno di legge, che, già approvato dalla 10ª Commissione della Camera dei deputati, viene ora al nostro esame.

La proroga di cui si tratta, stabilita al primo comma dell'articolo 1 del disegno di legge e che risponde in primo luogo all'interesse dei trasportatori, consente anche alle Regioni, ed ove del caso alle Province, di organizzare i relativi uffici per poter provvedere alle attività istruttorie per la tenuta dell'albo, che sono state appunto delegate alle Regioni, con facoltà di sub-delega alle Province, dall'articolo 95, comma secondo, lettera *b*) del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Con l'occasione, il capoverso dell'articolo 1 precisa che i sei mesi, concessi dalla legge n. 298 per l'istruttoria delle domande di cui trattasi, e trascorsi i quali le domande non rigettate si intendono accolte, avranno decorrenza dalla scadenza del termine come sopra prorogato, stabilito per la loro presentazione.

Con l'articolo 2, introdotto dalla Camera dei deputati, vengono prorogati di eguale durata, e cioè di cinque mesi, alcuni termini concernenti l'autotrasporto in conto proprio, stabiliti dalle norme di esecuzione alle quali la legge n. 298 ne aveva espressamente demandato la fissazione. La proroga di questi ultimi termini sembra ancor più giustificata della precedente, oltre che per ragioni di analogia con la proroga che si accorda ai trasportatori in conto terzi, anche per il fatto che nel settore del trasporto in conto proprio esiste una disinformazione ancora più diffusa, tenuto presente che il trasporto non costituisce l'attività principale degli interessati, ma solo un'attività accessoria, ed inoltre per la circostanza che i relativi moduli meccanografici già predisposti dall'Amministrazione e da compilarsi dagli interessati, non sono stati ancora stampati dall'Istituto poligrafico dello Stato a causa di più urgenti impegni del detto istituto e saranno perciò distribuiti e disponibili soltanto a distanza relativamente breve dall'attuale scadenza del 30 giugno 1978, stabilita per la loro presentazione.

Infine, con l'articolo 3 del disegno di legge si protrae fino a sei mesi prima del termine stabilito per la sostituzione delle autorizzazioni rilasciate sulla base della precedente disciplina — e cioè fino al 30 giugno 1980 — l'applicabilità delle disposizioni ministeriali emanate nella prima attuazione della legge n. 298, le quali rispondono ad esigenze transitorie vivamente sentite, manifestatesi nella prima esperimentazione della nuova disciplina.

Anche per la proroga di tali disposizioni ministeriali risulta pressantemente richiesta sia dai trasportatori e sia dall'industria primaria e secondaria della produzione automobilistica, che in mancanza di detta proroga paventano ripercussioni negative sul mercato.

Per i motivi sopra esposti, esprimo parere pienamente favorevole all'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Sono d'accordo con l'esposizione che ha fatto il relatore sull'argomento

in discussione. Effettivamente gli autotrasportatori non sono in grado di poter ottemperare alla disposizione relativa alla presentazione entro i termini previsti dalle domande di iscrizione all'albo. Secondo i dati in nostro possesso, risulta che non più del venti per cento degli autotrasportatori ha presentato queste domande di iscrizione che, tra l'altro, debbono essere accompagnate anche dalla domanda di convenzione circa l'autorizzazione ad esercitare per conto terzi l'attività di autotrasporto, il che ha reso e rende difficile queste operazioni.

Le richieste di posticipare i termini di scadenza, come giustamente diceva il relatore, vengono anche dalle associazioni di categoria che si sono rivolte a tutti i Gruppi parlamentari, e anche al nostro, per chiedere si accolga questa proposta. Quindi, d'accordo con il relatore, sarebbe anche opportuno predisporre, il più rapidamente possibile, le misure di potenziamento di quegli uffici che sono preposti all'accoglimento delle domande. Già con il decreto del Presidente della Repubblica numero 616, in applicazione della legge n. 382, è stato demandato alle Regioni il compito di svolgere le attività istruttorie. In molte Province le amministrazioni provinciali hanno comandato alcuni loro funzionari presso gli uffici della motorizzaizone civile per assolvere il più rapidamente possibile al disbrigo di queste operazioni di iscrizione. Mi pare che ciò vada salutato come un fatto positivo e come una giusta linea di tendenza che v'è da augurarsi sia adottata in tutte le Regioni in modo da ottemperare, entro i termini che andiamo a stabilire, a questo dovere di iscrizione all'albo da parte degli autotrasportatori conto terzi e al disbrigo delle pratiche per attività di autotrasporto conto proprio per le quali si prevede di posticipare entro il 30 di novembre la data di scadenza.

S E G R E T O . Vorrei chiedere al relatore se non reputi opportuno prorogare il termine al 30 dicembre 1978. Sono infatti convinto che noi a settembre saremo di nuovo qui a chiedere un'altra proroga. Ho avuto uno scambio di idee con gli uffici della Motorizzazione di Palermo, Agrigento e Caltanissetta e tutti i dirigenti mi hanno sollecitato per una rapida approvazione di questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Non e possibile modificare il termine di proroga perchè il disegno di legge dovrebbe ritornare alla Camera dei deputati.

S E G R E T O . Ritiro senz'altro la mia proposta. Comunque, vorrei ricordare al Sottosegretario lo stato in cui si trovano le sedi della Motorizzazione. Nelle sedi dove io sono stato pullula il disordine organizzativo e morale. Sarebbe quindi opportuno che il Ministero, e quindi la direzione della Motorizzazione, vigilasse meglio su questo settore dei trasporti che è importantissimo.

P A C I N I . Signor Presidente, prendo la parola solo per dare la nostra adesione alla relazione svolta dal collega e per dichiarare che siamo d'accordo per la approvazione immediata di questo disegno di legge, anche se le perplessità espresse dal collega Segreto ci lasciano qualche preoccupazione circa il tempo di proroga. Tuttavia, siccome è stato qui sollevato il problema dell'efficienza di questi uffici che, come è stato giustamente detto, sono di rilevante interesse per l'attività economica del nostro paese, mentre si rivolge una sollecitazione al Sottosegretario per una particolare attenzione circa l'opportunità della riorganizzazione di questo servizio, credo che sia importante raccogliere questa opinione della Commissione in relazione all'esigenza di efficienza di questo settore, soprattutto tenendo conto del fatto che in passato vi sono state iniziative tendenti a potenziare l'attività della Motorizzazione civile anche con disegni di legge che sono praticamente rimasti fermi per divergenze nell'altro ramo del Parlamento, divergenze legate anche alla prospettiva del passaggio di competenze dal Ministero alle Regioni. Ciò naturalmente ha lasciato la Motorizzazione in una situazione di difficoltà.

Probabilmente da parte delle forze politiche, in questo quadro di riorganizzazione dei servizi, si sono allungati i tempi che invece era opportuno in qualche misura cercare di accelerare. Quindi, se ci sono responsabilità

a livello ministeriale, non dobbiamo ritenerci immuni neppure dall'aver ritardato in qualche misura la soluzione di questo problema.

Visto che esiste l'urgenza di avviare a soluzione questo problema, il Sottosegretario tenga conto di questa raccomandazione che viene dalla Commissione, la quale, mentre si fa carico di alcuni ritardi che sono addebitabili alle forze politiche, sollecita il Ministero ad avviare a soluzione questo aspetto organizzativo che è di gran rilievo per le attività economiche del paese.

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

S A L E R N O , *relatore alla Commissione*. Ringrazio i colleghi Carri, Segreto e Pacini per l'adesione data alla relazione e prendo atto del ritiro della proposta di emendamento fatta dal collega Segreto circa una ulteriore proroga. Faccio mie le sollecitazioni verso il Governo e verso il Sottosegretario circa quelle proposte che sono state fatte in questa sede.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio il relatore e i colleghi che sono intervenuti nella discussione. Vorrei soltanto porre in evidenza come questo disegno di legge, al nostro esame, è stato modificato dalla Camera dei deputati con l'aggiunta di un articolo mediante il quale si è affermata l'esigenza di mettere il trasporto per conto terzi e quello in conto proprio su un piano di parità nel senso che tutte e due queste categorie di autorasportatori potessero avere un trattamento equanime. È giusta la considerazione secondo la quale la massa degli autotrasportatori non ha avuto l'opportunità di produrre la documentazione, un po' per disinformazione e un po' perchè le organizzazioni periferiche della Motorizzazione civile non sono state sollecitate a rendere di pubblico dominio questo fatto, che si riferisce, per le sue caratteristiche salienti, essenzialmente a coloro i quali già fruivano o di licenze o di autorizzazioni. Quindi noi avremmo colpito, se non fossimo stati accorti e non avessimo rimediato con questo disegno di legge, una categoria che già queste attività le svolgeva tranquillamente.

Tutte queste carenze, lo dico senza minimizzare, oltre alla disattenzione e disinformazione degli autotrasportatori, sono riferibili al fatto che per troppo tempo si sia sollecitato il meccanografico ad emettere queste schede. È chiaro che senza la scheda per compilare la domanda il rispetto dei tempi sarebbe venuto necessariamente a mancare.

Quindi la necessità dei trasportatori, e per conto terzi e per conto proprio, di fare in modo che i suddetti termini fossero prorogati era un fatto ineliminabile; così come rimane scontato il fatto che, non approvando il provvedimento *ad horas*, il termine scadrebbe e verrebbe quindi ad essere veramente compromessa la loro tranquillità.

Ciò detto, vorrei intrattenermi un istante sulle denunce di non funzionalità degli organi periferici della Motorizzazione civile che sono state avanzate. Loro sanno bene che esiste un contrasto di fondo; contrasto che finora le forze politiche non sono riuscite a sanare; dobbiamo riconoscerlo con tutta franchezza. C'è chi sostiene, per un verso, che è necessario, trattandosi di un servizio primario indispensabile per la vita del paese, che gli utenti del beneficio si trovino tutti nella medesima situazione, senza legislazioni differenziate. Potrebbe infatti accadere, in ipotesi — e qui è il secondo aspetto del problema — che una Regione legiferi in modo difforme da un'altra, sulla materia, il che porterebbe a situazioni differenziate per quanto riguarda il possesso del requisito. Ora si tratta di valutare, nel rispetto dell'autonomia regionale, se non sia il caso, di fronte ad un numero così elevato di interessati, di emanare norme che garantiscano in modo equanime la possibilità per tutti di svolgere una attività che può e deve essere eguale, in Lombardia come in Sicilia o in altre parti d'Italia.

Quindi, siccome sul problema le conclusioni non sono state ancora tratte, e la materia deve essere affrontata e risolta in termini di accordi politici, non posso ancora dire nulla: posso solo ricordare che finchè non si raggiunge un'intesa su questo piano navighiamo

in un mare d'incertezza. Che poi esista, come ricordava il senatore Segreto, in periferia una situazione di insofferenza e disagio, non solo morale ma anche materiale, per certi ritardi, incomprensioni, lungaggini — mentre si tratta di servizi che dovrebbero essere prestati con immediatezza, trattandosi di gente che lavora e non può perdere tempo con complicazioni di ordine burocratico — è un qualcosa che sappiamo bene, tanto che nel testo del provvedimento abbiamo cercato di stralciare tutta la parte superflua e tale da dar luogo, appunto, a perdite di tempo: in tal modo la domanda per l'iscrizione all'albo dovrebbe comportare una procedura immediata e non dovrebbe costringere il richiedente, oltre che a fare le code, a perdere la testa per la molteplicità dei documenti da esibire; si eliminerebbero cioè gli intralci per la definizione di pratiche anche di scarsa rilevanza al fine delle notizie che l'organo periferico deve acquisire.

V'è da aggiungere un altro problema, anche se non è in connessione col presente provvedimento, cioè quello del personale. In periferia abbiamo un organico che non solo non corrisponde affatto alle esigenze degli uffici locali, ma è di gran lunga inferiore al personale attualmente esistente. C'è di più: per effetto del ritardo nell'approvazione di quelle norme che speriamo di approvare stamani, abbiamo circa trecento unità in situazione critica ed incerta. Ora, una volta entrate nell'organico non solo della direzione generale, ma anche della periferia, è auspicabile che cessino i malcontenti e si determini una situazione di maggiore tranquillità.

Quindi le componenti del disservizio sono molteplici; ma che comunque la materia debba essere ordinata, mediante lo sforzo di tutte le parti politiche, mi sembra un dato di fatto scontato. Ciò detto, invito la Commissione a voler approvare il disegno di legge con sollecitudine, considerando appunto che se non divenisse rapidamente operante determinerebbe un danno maggiore rispetto al beneficio che con esso si tende a realizzare.

P A C I N I . Vorremmo che l'onorevole rappresentante del Governo ci facesse sapere se la Motorizzazione civile ha usufruito della legge sulla occupazione giovanile.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. So che la Presidenza del Consiglio, la quale è incaricata della materia, ha già stabilito provincia per provincia le aliquote dei giovani da assorbire nei singoli uffici. Non conosco esattamente la percentuale, ma essa è comunque limitata, in connessione con il quadro di carattere generale stabilito in relazione al carico complessivo del personale.

C A R R I . Rimane però la questione della mobilità.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. È un'altra questione, legata ad altri fattori, per cui siamo tutti impegnati a trovare una soluzione; ma non possiamo trovarla in questa sede, disattendendo le altre forze più impegnate di noi nella questione.

P R E S I D E N T E Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il termine previsto dall'articolo 61, comma secondo, della legge 6 giugno 1974, n 298, e successive modificazioni ed integrazioni, entro il quale coloro che al 31 ottobre 1977 già esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi devono provvedere a richiedere l'iscrizione all'Albo, a pena di decadenza dalle autorizzazioni loro rilasciate, già prorogato al 30 aprile 1978 con la legge 27 dicembre 1977, n. 940, è ulteriormente prorogato al 30 settembre 1978.

Il periodo di sei mesi, stabilito dall'articolo 61, comma quarto, della legge 6 giugno 1974, n. 298, trascorso il quale la domanda di iscrizione all'Albo ivi prevista s'intende accettata se il comitato provinciale non abbia provveduto a notificarne il rigetto con indicazione specifica dei requisiti e delle condizioni mancanti, decorre dalla scadenza del termine prorogato dal comma precedente.

È approvato.

Art. 2.

Il termine del 30 giugno 1978, stabilito dal paragrafo 1 dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, in esecuzione dell'articolo 62, quinto comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificata dall'articolo 2 della legge 28 aprile 1975, n. 145, entro il quale i titolari di licenze per l'autotrasporto di cose in conto proprio alla data del 31 ottobre 1977 sono tenuti a presentare domanda di nuova licenza sostitutiva delle precedenti, è prorogato al 30 novembre 1978.

Il termine del 31 ottobre 1978, stabilito dai primi due commi del paragrafo 4 dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, in esecuzione dell'articolo 62, sesto comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificata dall'articolo 2 della legge 28 aprile 1975, n. 145, è prorogato al 31 marzo 1979.

La disposizione di cui all'articolo 35, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, ha effetto dal 1° aprile 1979.

È approvato.

Art. 3.

Le disposizioni ministeriali emanate per la prima attuazione della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, avranno applicazione fino a sei mesi prima del termine fissato dall'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, per la sostituzione delle autorizzazioni rilasciate sulla base della precedente disciplina.

È approvato.

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 » (1089)
(*Seguito della discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge: « Collocamento nei ruoli organici della Direzione generale dell'aviazione civile del personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825 ».

Come i colleghi ricordano, la discussione del provvedimento, nella seduta del 19 aprile, è stata rinviata per la necessità di acquisire i pareri delle Commissioni competenti su due emendamenti aggiuntivi presentati dal relatore prima di svolgere la sua relazione. Prego quindi il senatore Federici di voler riferire alla Commissione quanto è avvenuto nel frattempo ed illustrare quindi il disegno di legge.

F E D E R I C I , *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, come appunto ricordava il Presidente, nella passata seduta ho manifestato l'intenzione di presentare due emendamenti aggiuntivi riguardanti il riconoscimento delle mansioni superiori per il personale del ruolo organico degli operai specializzati e comuni della Direzione generale dell'aviazione civile nonchè alcune facilitazioni di carriera al personale transitato nei ruoli della stessa direzione generale e proveniente da altre Amministrazioni dello Stato. Debbo però dire che, dopo attenta riflessione e dopo le consultazioni necessarie, ho deciso di ritirarli, riservandomi di spiegare sucessivamente i motivi di tale decisione.

Detto questo, debbo osservare che il disegno di legge che abbiamo alla nostra attenzione riguarda l'immissione in ruolo del personale straordinario assunto in base all'arti-

colo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, legge concernente interventi urgenti e indispensabile da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile alla scadenza del contratto triennale. Il collocamento di tale personale, naturalmente, avverrà nella qualifica iniziale della cariera corrispondente alle mansioni per le quali lo stesso personale è stato assunto. Devo aggiungere ancora che il disegno di legge si impone anche in attesa che sia ampliata la pianta organica della direzione generale dell'aviazione civile.

I fini di questo disegno di legge vanno tuttavia, sia pure rapidamente, esplicitati sulla base di una sintetica documentazione. I dipendenti della direzione generale dell'aviazione civile sono attualmente 1.082, dei quali 780 di ruolo e 302 non di ruolo, assunti in servizio il 21 marzo 1975 con contratto triennale in base alla citata legge del 22 dicembre 1973, n. 825, riguardante appunto interventi urgenti ed indifferibili per gli aeroporti. Alla scadenza del contratto del personale non di ruolo, per effetto del naturale pensionamento e per l'esodo conseguente alla legge sugli ex-combattenti, i dipendenti della direzione generale dell'aviazione civile assommerebbero a non più di 650, a fronte di un organico previsto di 1.400 unità. Il quadro suesposto mostra appunto la grave carenza dell'organico, d'altra parte già nota al legislatore nel momento stesso del varo della legge 825 del 1973. Infatti questa proponeva procedure rapide di concorso da attuare per impiegare i 300 avventizi di cui oggi parliamo, e ciò allo scopo di evitare i tempi pluriennali di assunzione in ruolo attraverso un normale concorso. La preoccupazione fu appunto di riempire questi vuoti dell'organico con personale da impiegarsi stabilmente, e non limitatamente al periodo dei tre anni del contratto, tanto che all'articolo 6 della citata legge si specifica che il personale viene assunto — e lo dicevo già prima — in attesa di un provvedimento che ristrutturi la direzione generale dell'aviazione civile e ne amplii l'organico sulla base delle esigenze che ho ricordato.

È opportuno rilevare che questa esigenza, già indicata nella legge, di ampliare l'organico, non è stata ancora soddisfatta complessivamente, per cui si è giunti alla presentazione di questo disegno di legge. Debbo inoltre rilevare che il personale a contratto svolge normalmente compiti di alta sorveglianza, di direzione, lavori di estimazione, di progettazione, di assunzione diretta di responsabilità in atti aventi rilievo anche esterno, che è addetto ad atti istruttori ed operativi concernenti l'attività di controllo del traffico e della navigazione aerea, e che comunque questo personale avventizio si è inserito profondamente nel ciclo produttivo della direzione generale dell'aviazione civile, sia al centro che in periferia, ricoprendo incarichi e svolgendo mansioni del tutto identiche, nelle rispettive carriere, a quelle svolte dal personale di ruolo. Da ciò deriva che la piena utilizzazione dei contrattisti è una effettiva necessità e che essa, vista la bassa funzionalità dell'Amministrazione, riconducibile anche ai rilevanti vuoti di organico, ha evidentemente bilanciato le carenze che si sarebbero altrimenti verificate nello svolgimento dei compiti istituzionali di programmazione, controllo ed operatività.

Devo ancora osservare che tutto il personale a contratto — ecco il nodo della questione — è discriminato sia a livello economico che normativo rispetto ai dipendenti di ruolo. Credo perciò che noi, nel valutare a posteriori l'iniziativa della legge 825, tendente ad accelerare i tempi di assunzione in servizio di numeroso personale, possiamo affermare che essa è stata opportuna, tempestiva ed ha prodotto anche risultati positivi. Dobbiamo tuttavia sanare la discriminazione alla quale mi sono or ora riferito, non solo, ma dobbiamo anche dare una certezza all'occupazione, tenuto conto delle necessità che abbiamo a livello della direzione generale dell'aviazione civile.

Volendo poi valutare, attualmente ed in prospettiva, la situazione del settore, dobbiamo rilevare — cosa che in effetti già molte volte è stata messa in evidenza in questa Commissione — che i lavori urgenti ed indifferibili in corso negli aeroporti, che prevedono, come tutti sappiamo, ingenti opere per una spesa complessiva di 350 miliardi, saranno realizzati in tempi che oltrepasseranno notevolmente la scadenza del contratto triennale del personale non di ruolo, ed inoltre

che anche dopo la realizzazione di tali opere si deve prevedere una continua attività manutentiva, ordinaria e straordinaria, particolarmente specializzata ed operosa, vista l'alta affidabilità che gli impianti del settore richiedono. La grossa incidenza del trasporto aereo che ha, nel contesto dell'economia nazionale, il suo prevedibile ulteriore sviluppo, richiede personale esperto che, nell'ambito dell'organo di Stato preposto al settore dell'aviazione civile, svolga un'approfondita opera di programmazione e di controllo. L'esigenza quindi di affrontare tutta la problematica esposta è indifferibile anche per programmare la pianificazione attraverso l'analisi dei costi-benefici per la costruzione ed il potenziamento aeroportuale, nonchè per esaminare la validità dei collegamenti tra bacini di traffico. Tutto ciò richiede certamente un potenziamento di mezzi e di strutture accompagnato dalla presenza di personale che, oltre a non poter essere ridotto, deve essere ulteriormente ed adeguatamente specializzato. Tale impostazione ci sembra indispensabile se si vogliono evitare interventi a pioggia, investimenti improduttivi, controlli di mera e formale legittimità, spreco di miliardi, come abbiamo già più volte sottolineato.

Da quanto sopra esposto risulta chiaramente che questo personale va mantenuto, e che va anche potenziato. Per tutti gli elementi emersi dalla discussione ci pare quindi vada approvato il disegno di legge del quale stiamo discutendo.

Devo aggiungere ancora che questo provvedimento ha fatto parte di una contrattazione tra forze sindacali e Governo, e che è stato siglato un accordo che, appunto, identifica nella presente legge l'unica e reale possibilità di sanare la situazione dei contrattisti

Dicevo all'inzio che mi sarei soffermato rapidamente sull'emendamento e sull'articolo aggiuntivo che ho dichiarato all'inizio di ritirare

Per quello che riguarda l'emendamento relativo agli operai, devo informare, anche se credo che la cosa sia già nota, che proprio in questi giorni è stato siglato un accordo tra sindacati e Governo per il nuovo ordinamento previsto dall'attuazione della qualifica funzionale e che entro due mesi il Governo è impegnato a presentare il disegno di legge complessivo. Per cui il relatore ritiene che anche questa questione vada vista all'interno della situazione di ordine generale.

Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo relativo al personale passato nei ruoli della direzione generale proveniente da altri Ministeri, cioè i trasferiti, devo dire che troverà anch'esso sanatoria con l'attuazione, appunto, della qualifica funzionale cui mi sono in precedenza riferito.

Anche per questo personale saranno ricostruite le qualificazioni e sarà dato il riconoscimento delle mansioni svolte. Per cui mi pare di poter concludere che la proposta di legge in discussione non contrasta con le linee generali del nuovo accordo sindacale e del futuro provvedimento che verrà presentato dal Governo. I due emendamenti aggiuntivi, invece, creerebbero altre gravi ingiustizie e verrebbero in qualche modo a compromettere anche il futuro disegno di legge complessivo riguardante la qualifica funzionale.

Queste le motivazioni che, a mio avviso, mi spingono a raccomandare ai colleghi l'approvazione del disegno di legge n. 1089 nella sua attuale formulazione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

S A N T A L C O . Condivido pienamente l'esposizione del relatore e colgo l'occasione per sottolineare l'urgenza dell'approvazione del provvedimento in discussione, in quanto da qui a qualche mese, questo personale — oltre trecento unità, se non erro — dovrebbe lasciare l'Amministrazione dell'aviazione civile, appesantendo così la già grave situazione a tutti nota.

S G H E R R I . Siamo d'accordo con l'approvazione del disegno di legge in esame e con le motivazioni essenziali chiaramente illustrate dal relatore. Mi sia consentito, tuttavia, rilevare in primo luogo l'esigenza di rendere operante la direzione generale dell'aviazione civile per i compiti e le funzioni che essa è chiamata a risolvere, anche in rap-

porto alle leggi riguardanti il controllo sugli investimenti, in atto negli aeroporti.

In secondo luogo desidero sottolineare come con questo disegno di legge tentiamo di porre fine ad uno stato di disagio e d'incertezza in cui si trovano i lavoratori in questione. L'epoca dei contratti a termine deve pur finire, per tutelare la dignità e la personalità dei lavoratori e per non creare malessere nell'ambiente di lavoro. Tutti sappiamo, infatti, quanto la precarietà del posto di lavoro incida anche sul rendimento dei lavoratori; quindi, garantendo il posto di lavoro, veniamo a creare quella serenità necessaria all'ambiente e mettiamo la direzione generale dell'aviazione civile al riparo dalle carenze di personale, la qual cosa, indubbiamente, inciderebbe sulle funzioni che la direzione stessa è chiamata ad assolvere.

Ciò detto, mi preme ribadire ancora una volta che questo capitolo deve essere chiuso dal Governo. Ciò significa che d'ora in avanti le assunzioni devono essere fatte per concorso pubblico. Infatti, i provvedimenti del tipo di cui oggi ci occupiamo tendono a riparare cose malfatte e dobbiamo anche dirci chiaramente che la pratica della raccomandazione, del sottobosco e del sottogoverno in queste assunzioni, nonchè delle amicizie particolari, che non sempre coincidono con gli interessi generali del paese e del buon funzionamento della direzione generale dell'aviazione civile, debbono terminare.

L'augurio, perciò, è che da oggi non ci si debba ritrovare più di fronte ad altre proposte di legge sanatorie di fatti anomali accumulatisi nel tempo.

S E G R E T O . In linea di massima noi possiamo approvare il disegno di legge in discussione. Tuttavia desideriamo fare alcune puntualizzazioni.

Pur non entrando nel merito e nel modo con cui il personale in oggetto è stato assunto, va rilevato che queste trecento persone sono state assunte in base ad una precisa disposizione di legge che stabiliva chiaramente la durata del contratto.

S A N T A L C O . Lei sa chi era il Ministro dell'epoca. Quindi, non ci sono sospetti per quanto ci riguarda.

S E G R E T O . Il discorso non è questo! Non mi interessa assolutamente chi era Ministro a quell'epoca! Io non sono il senatore del ministro Tizio o Caio; sono il senatore della Repubblica. Quindi, la sua interruzione non mi tocca. Ciò precisato, mi domando perchè l'Amministrazione non abbia provveduto, prima della scadenza del termine fissato dalla legge, a bandire concorsi interni. La spiegazione va ricercata nel fatto che la pianta organica non era stata allargata. Però, anche nel presente provvedimento si puntualizza la mancanza dell'ampliamento della pianta organica. Da ciò si deduce che questo personale passerebbe di ruolo senza che la pianta organica sia ampliata. Perciò si tratta di un ruolo transitorio...

P R E S I D E N T E . Diciamo meglio, di personale in soprannumero.

S E G R E T O . Bene. Faccio presente ai colleghi che anche in altri settori statali esiste del personale in queste condizioni. Perciò, se questa mattina approviamo questo disegno di legge — come dobbiamo, del resto —, mi auguro che nessuno si scandalizzerà o vorrà fare del moralismo nel momento in cui altro personale rivendicherà — e accadrà senz'altro — provvedimenti analoghi per le loro situazioni.

Perchè faccio questa puntualizzazione? Perchè all'Alitalia, per esempio, che giustamente ha cercato di colmare il *deficit* — tanto che oggi, con una dichiarazione annuncia che non ci sono più debiti — da un paio d'anni a questa parte il servizio è diventato veramente indecente, il suo personale (ovviamente non tutto) è pedante, arrogante, maleducato.

La realtà è questa. Per non parlare poi degli appalti che l'Alitalia dà per i servizi di autobus e per i servizi di ristoro.

Ho voluto dire questo al Sottosegretario perchè so che è sensibile a questi problemi e porterà senza dubbio una nota di sollecitazione per poter migliorare la situazione attuale. È da parecchio tempo, infatti, che noi avevamo proposto la istituzione di una com-

missione d'inchiesta per le disfunzioni dei servizi all'Alitalia.

Noi non abbiamo nessun timore perchè, se vi fossero personaggi anche del mio partito che si trovassero in situazioni non regolari, saremmo d'accordo perchè venissero colpiti nella maniera più rigorosa. Le nostre indicazioni e i nostri suggerimenti cercano soltanto di creare condizioni di dignità e correttezza e dare strumenti allo Stato necessari per poter andare avanti civilmente e in modo moralmente sano.

Questo mio brevissimo intervento ha voluto significare un incitamento alle iniziative del Governo. Ci dichiariamo quindi favorevoli al disegno di legge.

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

F E D E R I C I , *relatore alla Commissione.* Credo che abbiano fatto bene i colleghi a sollecitare una riflessione anche critica e autocritica rispetto a certe situazioni che si sono create in passato e che tutti, credo, ci auguriamo non debbano più crearsi in nessuna parte dell'amministrazione dello Stato. Debbo però osservare che in questo caso noi avremmo avuto non soltanto una situazione grave dal punto di vista dei famosi trecento contrattisti ma, con i dati che ho dato all'inizio, per effetto dell'esodo conseguente a certe leggi, ci saremmo trovati in una situazione abbastanza drammatica, cioè nella situazione di avere circa 650 dipendenti, rispetto alle 1.400 unità che sono previste, senza sapere a quali ruoli appartengano.

Un'altra osservazione che volevo fare riguarda gli altri settori. Anche il relatore si rivolge al rappresentante del Governo per sollecitare l'impegno che appunto è stato già siglato nell'accordo sindacati Governo per il nuovo ordinamento previsto dall'attuazione della qualifica funzionale. Questo è un punto importante, non possiamo quindi che sollecitare il Governo a mantenere l'impegno che entro due mesi deve essere presentato il disegno di legge al Parlamento. Con queste due riflessioni credo la Commissione possa votare tranquillamente il disegno di legge in discussione, che pure in qualche modo è una sanatoria creata da una situazione che non è mai piacevole per il Parlamento, servendo cioè a sanare delle situazioni pregresse, magari nate e sviluppatesi in termini non certamente lineari e chiari, come tutti vorremmo.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Poichè il dibattito è stato molto esteso e ha toccato un po' tutti i temi del personale dell'aviazione civile, mi sembra opportuno fare alcune considerazioni.

Essendosi maturata al 31 marzo di questo anno la scadenza del contratto triennale ed essendo i contrattisti rimasti nella posizione iniziale a seconda del grado e del titolo per il quale erano stati chiamati a svolgere un lavoro alle dipendenze della direzione centrale e degli uffici periferici, è avvenuto che durante questi tre anni, operando in qualsiasi settore dell'aviazione civile ed essendo rimasti al grado iniziale, hanno perduto una serie di concessioni di carattere finanziario che avrebbero avuto se fossero stati nei ruoli. Queste somme sono piuttosto rilevanti perchè vanno dalle duecentocinquanta alle cinquecentomila lire annue. A parte il criterio di fondo, questa legge è nata senza una responsabilità. In quel momento, però, ha avuto la sua ragion d'essere perchè tutti i servizi, sia a livello centrale che periferico, erano assolutamente carenti sul piano personale. Che però tale personale, una volta immesso nell'attività, abbia dato risultati di operosità mi pare fuori dubbio.

Volevo aggiungere, senza mezzi termini, rispondendo ad una dichiarazione del senatore Sgherri, che non verranno effettuate assunzioni se non attraverso concorso, in modo che non vi siano dubbi e che nessuno possa alimentare polemiche senza fondamento. È un impegno che abbiamo assunto e che manterremo. Per quanto concerne però il contenuto della legge, non ritengo si debba essere così drastici circa la scadenza dei termini; infatti la legge non parlava di fine del rapporto di lavoro bensì di contratto rinnovabile dopo la scadenza stessa. Ora, allo stato dei fatti, ci siamo trovati di fronte

alla stessa difficoltà, con l'aggravante che avremmo dovuto rinnovare un contratto con il quale abbiamo impegnato un certo numero di persone, perchè certo non avremmo potuto mandarle a casa, specie dopo che avevano acquisito certe benemerenze (ecco perchè l'emendamento avrebbe turbato la filosofia del provvedimento). Ma rinnovando il contratto si sarebbe perpetrata un'ulteriore ingiustizia, perchè gli interessati sarebbero rimasti sempre al grado iniziale e non avrebbero percepito cifre corrispondenti a quelle percepite da chi svolge lo stesso lavoro nell'ambito dell'Amministrazione. In tal modo avremmo creato degli scontenti contro il Governo, che non avrebbe provveduto ad esigenze piuttosto ovvie.

Questo è stato lo spirito con cui si è predisposto il disegno di legge, e da tale spirito nasce l'esigenza di fare in modo che da questo momento terminino i contratti e gli interessati vengano assunti in ruolo per svolgere le funzioni che attualmente esplicano. Il provvedimento, quindi, si impone alla nostra attenzione come un fatto che supera una realtà piuttosto grave, creatasi per una serie di circostanze, condannabili o meno, ma tali da non poter non richiamare la nostra attenzione.

Riterrei però opportuno un emendamento di carattere formale al primo comma; emendamento che, anche se ultroneo, non guasterebbe nulla ma chiarirebbe semmai meglio il significato della norma. Bisognerebbe cioè precisare, là dove si parla di scadenza del contratto, che tale scadenza avviene sempre dopo il periodo di tre anni previsto dalla legge del 1973.

F E D E R I C I , *relatore alla Commissione.* Mi spiace di non poter essere d'accordo con l'onorevole Sottosegretario, ma mi sembra già chiarissima la dizione al nostro esame.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Poichè il termine previsto dalla legge era quello di tre anni, pensavamo fosse opportuno ripeterlo. Non ho comunque difficoltà a rinunciare alla formalizzazione dell'emendamento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

In attesa che sia ampliata la pianta organica, il personale assunto ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825, e successive modificazioni, presso la Direzione generale dell'aviazione civile, è collocato anche in soprannumero, alla scadenza del relativo contratto, sentito il consiglio di amministrazione, nella qualifica iniziale del ruolo della suddetta Direzione generale corrispondente alle mansioni per le quali è stato assunto, salvo i casi di comprovato demerito.

Nei confronti del personale di cui al primo comma, l'eventuale differenza di stipendio, paga o retribuzione percepiti all'atto della immissione in ruolo è conservata a titolo di assegno personale non pensionabile da riassorbire con i successivi aumenti periodici.

All'onere di lire 1.050 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1978, si provvede mediante storni dai capitoli nn. 2010, 2014, 2015, 2016 e 2017 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario medesimo.

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

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

La seduta termina alle ore 11.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT GIULIO GRAZIANI