

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 44° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione:

« Sostituzione degli articoli 79, 80, 86, 124, 127 e modifiche agli articoli 81, 87, 88, 138 e 141 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, anche in relazione alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 » (1392) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 703, 705, 710 e <i>passim</i>
BONINO . . . . .	710
CAVALLI . . . . .	713
CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . .	710, 711, 715 e <i>passim</i>
CROLLALANZA . . . . .	708, 714, 717 e <i>passim</i>
GROSSI . . . . .	708, 717, 726
PACINI . . . . .	717
PISCITELLO . . . . .	705, 709, 710 e <i>passim</i>
SANTALCO . . . . .	712, 714, 715 e <i>passim</i>
SANTI, relatore alla Commissione . . . . .	704, 713, 717
ZACCARI . . . . .	709, 710

La seduta ha inizio alle ore 12,20.

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

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Sostituzione degli articoli 79, 80, 86, 124, 127 e modifiche agli articoli 81, 87, 88, 138 e 141 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, anche in relazione alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 » (1392) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sostituzione degli articoli 79, 80, 86, 124, 127 e modifiche agli articoli 81, 87, 88, 138 e 141

8ª COMMISSIONE

44° RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, anche in relazione alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico alla Commissione che sul disegno di legge in esame la 2ª Commissione e la Giunta per gli affari delle Comunità europee hanno espresso avviso favorevole, mentre non è stato trasmesso il parere della 6ª Commissione, ma il termine previsto dal Regolamento è scaduto fin dal 14 dicembre, per cui possiamo procedere.

Prego il senatore Santi di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**SANTI**, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, in data 25 marzo 1969 la Comunità europea emise il Regolamento n. 543/69 relativo (e sottolineo questa epigrafe perchè è importante) alla armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti.

Che cosa significava questo? Significava che la Comunità europea, volendo armonizzare le norme relative al trasporto pesante nazionale ed internazionale nell'ambito dei nove Paesi, rivedeva le definizioni dei veicoli, trattava particolarmente (questo è un elemento interessante per noi) degli equipaggi stabilendo per i conducenti il limite minimo di età a 21 anni compiuti, ridotto a 18 anni per il secondo conducente, e fissava i periodi di guida e di riposo. Per controllare l'applicazione di dette norme, al posto della patente di guida istituiva l'obbligatorietà di un libretto individuale nel quale dovevano essere registrati non solo tutti i comportamenti di lavoro del guidatore ma anche gli interventi dell'azienda.

Questo Regolamento doveva entrare in vigore il 1º aprile 1969, ma l'ultimo termine per la sua applicazione nell'ambito degli Stati membri era stato fissato al 1º ottobre 1970.

Devo dire che di fatto, in via amministrativa, il provvedimento è stato sostanzialmente recepito dal nostro Paese; è però necessario un recepimento formale attraverso lo stru-

mento legislativo, con la determinazione delle sanzioni, e a questo fine il nostro Governo aveva presentato nell'ottobre del 1971 un disegno di legge, che poi decadde per la fine anticipata della 5ª legislatura. Il 23 febbraio 1973 il provvedimento fu ripresentato col seguente titolo: « Sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e determinazione delle sanzioni per le infrazioni alle norme proposte dal Regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 ».

Questo disegno di legge, però, è stato largamente modificato dai colleghi della Camera dei deputati. Infatti, mentre la recezione del regolamento CEE prevedeva soltanto un aggiustamento del codice della strada relativamente agli articoli 79, 80 e 124, i colleghi dell'altro ramo del Parlamento hanno pensato di anticipare parzialmente, con l'occasione, la riforma del codice della strada, già allo studio, portando modifiche agli articoli 81, 87, 88, 138 e 141 di detto codice. Quindi, il recepimento del regolamento CEE è diventato un elemento subordinato o comunque non assorbente. Il disegno di legge in esame infatti, oltre ad accogliere le norme del regolamento CEE, che riguardano in particolare alcuni commi dell'articolo 1, dell'articolo 2, dell'articolo 7, 8, 9 e successivi, contiene alcuni elementi non richiesti dalla CEE e che sono profondamente innovativi della precedente normativa.

Il relatore chiese alla Commissione di poter esaminare in una Sottocommissione le problematiche che nascevano da queste innovazioni. La Sottocommissione fu istituita il 23 gennaio 1974 e le fu assegnato, per la conclusione dei suoi lavori, il termine del 24 febbraio 1974. Sono state già effettuate alcune riunioni e in modo, direi, anche fruttuoso, ma ci è stato ora rivolto l'invito a concludere al più presto possibile per dare elementi formali al Governo italiano entro il 14 febbraio, perchè esso possa controdedurre nella udienza fissata per quel giorno davanti alla Corte di giustizia delle Comunità europee, alla quale l'Italia è stata deferita come Paese inadempiente.

Qual è stato il risultato cui è giunto il lavoro della Sottocommissione? Prima di tutto, per quanto riguarda il punto *d*) dell'articolo 1, è stato ritenuto non opportuno elevare da 18 a 21 anni l'età minima per la conduzione di motoveicoli oltre i 350 cmc. di cilindrata. Inoltre, è stata considerata non opportuna la mancanza di una norma transitoria che desse modo agli ultrasessantacinquenni, i quali già guidano autovetture in servizio da piazza, di non decadere da tale loro diritto con l'emanazione di questa legge, come è previsto al terzo comma dell'articolo 1. È stata pure osservata la inopportunità di vietare la conduzione privata di motoveicoli e autoveicoli a coloro che abbiano compiuto i 65 anni. In pratica, sia il limite di età di 18 anni che quello di 65 anni sono stati considerati come dati anagrafici non necessariamente corrispondenti nella realtà ad incapacità o inabilità alla guida. È stata peraltro ritenuta opportuna l'introduzione, con atto legislativo, del limite generale di velocità, attualmente già in vigore sulle strade e autostrade italiane per atto amministrativo. Un'altra piccola modificazione riguarda il limite minimo della contravvenzione, previsto in lire 10.000, il quale, per evitare che l'oblazione sia superiore alla contravvenzione, va elevato a 15.000 lire.

Queste sono le modifiche che la Sottocommissione ritiene essenziali al testo del disegno di legge pervenutoci dalla Camera dei deputati. Ma quali sono le considerazioni di carattere finale?

Pur non avendo potuto utilizzare tutto il tempo che questa Commissione aveva concesso, e cioè fino al 24 febbraio, la Sottocommissione ritiene di aver svolto un lavoro impegnativo il cui risultato ha trovato la soddisfazione unanime di tutti i Gruppi.

Tuttavia, come relatore del disegno di legge n. 1392, debbo dire che io sono sensibile alle ragioni politiche che ci inviterebbero ad approvare il provvedimento nel testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, tanto più che noi potremmo introdurre agevolmente le modifiche che ho testè illustrate nell'ambito della riforma generale del codice della strada, che, secondo quanto ci è stato segnalato a livello governativo, è imminente.

Quindi, pur non volendo caldeggiare, come relatore, nessuna delle due possibili soluzioni, cioè quella di apportare gli emendamenti proposti o quella di approvare il disegno di legge nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati, giacchè in proposito mi rimetto alle decisioni della Commissione, esprimo tuttavia l'opinione che non possiamo non tenere in grande considerazione il fatto che l'Italia è stata deferita alla Corte di giustizia delle Comunità europee e la nostra credibilità di europeisti verrebbe nuovamente scossa se alla data del 14 febbraio il regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 non risulterà formalmente recepito nella legislazione italiana.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro aperta la discussione generale. Prima però di dare la parola ai colleghi che la chiederanno, desidero esprimere, anche a nome della Commissione, le mie felicitazioni al relatore Santi e a tutti i membri della Sottocommissione per il lavoro così egregiamente e rapidamente svolto.

**P I S C I T E L L O .** Il collega Santi, relatore di questo disegno di legge e presidente della Sottocommissione, ha brevemente, ma in modo efficace, riferito sui lavori svolti con grande sollecitudine, con serietà e con conclusioni unanimi dalla Sottocommissione.

In un tempo assai breve — nel giro di una seduta e mezzo, possiamo dire — siamo venuti incontro alla richiesta del Governo di veder approvato entro oggi, entro questa mattina, il disegno di legge n. 1392, rielaborato ed opportunamente emendato, per portarlo alla Camera dei deputati in tempo utile per la sua definitiva approvazione.

Questi sono stati i termini dell'intesa e dell'impegno, mantenuto, della Commissione.

A parte le conclusioni unanimi della Sottocommissione, cui il mio Gruppo ritiene di dover rimanere fino in fondo fedele ed ossequiente, desidero qui esprimere alcune considerazioni che ho già avuto modo di esporre nel corso delle riunioni della Sottocommissione.

Anzitutto, una osservazione generale: cioè anche questa volta abbiamo avuto l'impressione che si proceda in modo non corretto, non ordinato, non organico; e diciamo questo soprattutto in riferimento alla notizia che da gran tempo una Commissione interministeriale sta lavorando presso il Ministero dei lavori pubblici per arrivare ad una revisione organica e complessiva del codice della strada, ai fini di adeguarlo alle mutate esigenze dello sviluppo della morotizzazione. Ora, il Sottosegretario ai lavori pubblici ha dato assicurazione che entro il 31 dicembre il lavoro da detta Commissione interministeriale sarebbe stato completato, mentre il segretario della medesima Commissione, presente ai lavori della nostra Sottocommissione, ha detto che invece passeranno ancora alcuni mesi prima di arrivare alla conclusione. In ogni modo, il Governo era dinanzi a due possibilità: o, confidando nel rapido completamento dei lavori della Commissione interministeriale, rinviare il tutto a quella data, in modo secondo noi più ragionevole, oppure attenersi semplicemente al recepimento nella legislazione italiana delle direttive contenute nel regolamento comunitario n. 543 del 1969. Invece il Governo non ha fatto nè questo nè quello, nel senso che ha consentito l'ampliamento della portata del suo disegno di legge relativo al recepimento delle direttive comunitarie. La Commissione trasporti della Camera dei deputati, infatti, ha ritenuto (e non vogliamo, naturalmente, esprimere alcuna opinione circa l'autonomia, assoluta, dell'altro ramo del Parlamento) di ampliare ulteriormente il disegno di legge e non ci risulta che ci siano state pressioni del Governo tese a limitare la sfera di intervento di questo disegno di legge, che oggi ci perviene modificato rispetto al testo originario presentato dal Governo stesso.

Noi abbiamo ritenuto di dover fare questi rilievi perchè in sostanza avvertiamo l'esigenza di rivedere organicamente il codice della strada, indipendentemente dal deferimento dell'Italia alla Corte di giustizia delle Comunità europee e dal timore di una eventuale condanna. Però, in proposito, nessuna responsabilità può ricadere sulla Camera dei deputati o sul Senato della Repubblica. Le

responsabilità politiche sono del Governo; i ritardi, le lentezze, sono dell'esecutivo. È veramente eccezionale la rapidità con cui la Sottocommissione ha svolto il lavoro affidatole e ci vorrebbe proprio un elogio — per quel che può valere — da parte del Governo per la conclusione unanime cui è pervenuta questa Sottocommissione. Io credo che molto saggiamente la Sottocommissione ha pensato di procedere soltanto a pochissimi emendamenti, che in linea di massima non possono che incontrare il consenso e il plauso del collegio dell'altro ramo del Parlamento, anche perchè i vari Gruppi politici alla Camera dei deputati si erano già espressi nel senso degli emendamenti che noi intendiamo apportare.

Quindi, non vedo nessun motivo di preoccupazione: se c'è l'impegno dei Gruppi, in un quarto d'ora l'altro ramo del Parlamento può approvare i nostri emendamenti e quindi accogliere definitivamente questa legge, anche per gli adempimenti formali cui il nostro Paese è tenuto rispetto alla CEE.

A parte la questione dell'entità della spesa pecuniaria, questi emendamenti si riferiscono essenzialmente ai limiti minimi e massimi di età per la guida; limiti che, essendo stati posti in modo così restrittivo nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati, a parte tutte le altre considerazioni, comportavano l'allarme, la preoccupazione e la protesta delle case automobilistiche e anche dei sindacati. Addirittura da parte di alcune case, in particolare da quelle che costruiscono motoveicoli, era stato minacciato il ricorso alla Cassa integrazione guadagni per i dipendenti. Noi partiamo da altre considerazioni evidentemente, anche se non si può non tener conto dell'allarme e delle preoccupazioni provenienti da questi settori. Personalmente io ritengo che a 18 anni un giovane è già nella piena maturità. Ricordavo nella Sottocommissione che ci sono numerosi disegni di legge presentati da più Gruppi in questo senso, tendenti cioè a riconoscere ai giovani di 18 anni la maggiore età a tutti gli effetti; non si capisce perchè debbano essere in qualche modo discriminati.

Ci sono delle contraddizioni. Quindi non si capisce questa discriminazione, questa li-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE44<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

mitazione che peraltro danneggia l'economia del paese. Tante volte si è sollecitato di accogliere le raccomandazioni, le pressioni o altre argomentazioni provenienti da certi gruppi di pressione; questa volta, non si sa perchè, dinanzi ad una esigenza obiettiva che trova riferimento nelle norme a livello di comunità europea, sembra ci siano delle restrizioni. La cosa più ingiusta è, per quanto riguarda gli anziani, il limite massimo di 65 anni. Per quanto riguarda i tassisti e gli addetti al trasporto per servizio pubblico, non c'è dubbio che bisogna porre un limite per garantire i viaggiatori che si accostano al taxi e che pensano che il guidatore abbia tutta l'efficienza fisica. Ma solamente per quelli; per gli altri si può fare un accertamento sulle condizioni psico-fisiche per la conduzione di veicoli privati. Non vi può essere questa limitazione, ed anche per i tassisti e per i conducenti di mezzi di trasporto pubblico abbiamo detto che il limite non può essere posto perentoriamente dall'oggi al domani. Si tratta di artigiani che si troverebbero in mezzo ad una strada, con 34.000 lire di pensione. Giustamente la Sottocommissione all'unanimità ha pensato di concedere una proroga di tre anni; cioè, l'efficacia della norma decorre tre anni dopo la sua entrata in vigore. Quindi, una proposta saggia, unanime, ragionata, concordata. L'altro aspetto è quello di avere introdotto nella nostra legislazione, come norma di legge e non come atto amministrativo, una limitazione generale di velocità; e poteva sembrare una giusta copertura di un'azione, non si sa quanto regolare, adottata dal Governo. Il Governo in linea amministrativa ha imposto, e noi non siamo stati contrari, una limitazione di velocità: 100 Km nelle strade extra-urbane normali e 120 sulle autostrade. Noi abbiamo pensato giustamente di codificare questa indicazione contenuta nell'atto amministrativo. Non c'è dubbio che il fatto di eliminare restrizioni (per i giovani e per gli anziani), che potevano sembrare di sicurezza, e contemporaneamente introdurre un limite generale di velocità, lungi dall'aumentare, riduce i pericoli, perchè un giovane che è costretto ad un limite di velocità non

rappresenta un pericolo per l'incolumità degli altri o comunque, costituisce un pericolo ridotto. Quindi, riferendoci al limite della velocità, ci sarebbe maggiore sicurezza per la circolazione in generale; non solo, ma non c'è dubbio che si realizza un reale risparmio di carburante. Questo l'ho constatato anch'io personalmente ed è notevole il risparmio. Quindi, mentre si teorizza tanto e così vagamente sull'*austerità*, sembra opportuno statuire con legge un generale limite di velocità. Io credo in conclusione, che le decisioni, le determinazioni, e perciò i pochi emendamenti, della Sottocommissione, adottati all'unanimità, debbono essere non solo esaminati dalla Commissione, ma debbono essere accolti dal Governo. Il Governo non può, non deve — penso — esercitare nessuna pressione nei confronti di questa Commissione, dato che la Sottocommissione responsabilmente ha limitato i suoi emendamenti allo stretto necessario: emendamenti di cui c'era stata un'eco ed una sollecitazione alla Camera dei deputati in fase di prima approvazione. Quindi in nessun modo la Camera può sentirsi menomata o contrariata; comunque ritengo che in un quarto d'ora, nella prossima settimana, questa legge può trovare l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento. Per finire, onorevole Presidente ed onorevoli colleghi, io alla Sottocommissione ho proposto un ordine del giorno che qui ripropongo. Si tratta di questo: in sostanza, siccome nella nuova legislazione sarebbe soppressa la patente di guida per i mezzi pubblici ed al posto di questa patente sarebbe inserito invece un certificato di abilitazione professionale, anche per sollecitazione di associazioni di gestori di autoscuole, ritengo opportuno che venga approvato un ordine del giorno del seguente tenore: « L'8<sup>a</sup> Commissione, lavori pubblici, comunicazioni del Senato considerata l'esigenza di assicurare una adeguata preparazione per coloro che aspirano al conseguimento del certificato di abilitazione professionale per la guida di autoveicoli di cui al disegno di legge in esame, impegna il Governo a garantire che la preparazione dei candidati al conseguimento del certificato di abilitazione professio-

8ª COMMISSIONE

44º RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

nale venga preferibilmente affidata alle autoscuole di cui all'articolo 84 del codice della strada ».

GROSSI. Io non ho nulla da aggiungere a quanto si riferisce alla illustrazione del lavoro svolto dalla Sottocommissione, lavoro conclusosi ieri con unanimità di vedute. Però non posso accettare la proposta fatta dal relatore, su richiesta del Governo, di far passare il disegno di legge così com'è pervenuto dalla Camera dei deputati, con la riserva che i nostri suggerimenti debbano essere accettati in sede di modifica del codice della strada, anche perchè avremmo conseguenze gravissime nei confronti dei cittadini.

Basterebbe pensare alle norme a cui tutti teniamo, e cioè al limite di 65 anni per i tassisti, i quali, in applicazione di tale normativa, automaticamente debbano smettere il loro lavoro per poi avere, fra 4, 5, 6, 8 mesi, un diritto che con questa legge hanno già perso. Io non credo che opereremmo bene nei confronti del cittadino, perchè provocheremmo grave confusione. Ecco perchè io non mi sento di accettare questa proposta ed insisterei affinché il disegno di legge, emendato secondo le proposte unanimesi presentate dalla Sottocommissione, venga approvato ed abbia il suo *iter* regolare. Abbiamo rispettato i termini prestabiliti; la Camera dei deputati, nella sua autonomia, agirà come meglio crederà, non possiamo preoccuparci eccessivamente di quello che farà. Noi abbiamo fatto quello che dovevamo fare; se mai tale preoccupazione l'avrà l'altro ramo del Parlamento.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente ed onorevoli colleghi, non ripeterò nei riguardi di questo disegno di legge ciò che è già stato rilevato ampiamente sia dal relatore, sia da altri colleghi, circa i motivi che hanno consigliato la nostra Sottocommissione ad apportare altri emendamenti al testo del Governo; testo già ampliato dalla Camera, oltre quelli che erano gli adempimenti derivanti dalle direttive della CEE su alcune particolari disposizioni nel settore dei trasporti, anticipando, anche erronea-

mente, a mio avviso, norme che solamente in sede di revisione del codice della strada potrebbero trovare il loro collocamento, in quanto ritenute opportune.

La nostra Sottocommissione, allo scopo, ha avuto un preciso mandato da questa Commissione ed il Governo, nel momento in cui ci veniva affidato il mandato, non ha prospettato l'inopportunità che si procedesse ad un riesame del disegno di legge e ad eventuali emendamenti soppressivi o innovativi. Ebbene il desiderio, preannunciatoci dal Governo, che il provvedimento sia approvato così come ci è pervenuto dalla Camera, ci meraviglia e annulla completamente il nostro lavoro, inteso a migliorare il testo, sia pure lasciando alcuni emendamenti, apportati dalla Camera dei deputati, che sarebbe stato più opportuno collocare in sede di modifiche al codice della strada.

Quando il Sottosegretario ci comunica che il Ministero dei trasporti ha ricevuto una lettera del Ministero degli affari esteri che lo richiama alla scadenza del 14 di questo mese, cioè al giorno in cui si riunisce la Corte di Giustizia per giudicare se il Governo italiano abbia adempito o meno alle disposizioni emanate dalla CEE, non può sostenere che tale lettera ci obbliga ad annullare tutto il lavoro che abbiamo svolto per migliorare il testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, perchè mancherebbe il tempo all'altro ramo del Parlamento di approvare gli eventuali emendamenti da noi proposti.

Io mi rifiuto di credere che non sussista la possibilità, da parte della Camera dei deputati, di trovare quel minimo di tempo necessario per far passare tempestivamente il disegno di legge con gli emendamenti da noi proposti. In determinate circostanze anche il Senato è stato invitato, a volte, per scadenza di termini, considerato anche il lungo tempo che la Camera dei deputati aveva occupato per l'esame di alcuni disegni di legge, ad approvare, senza frapporte indugi, in 24 ore, alcuni disegni di legge modificando il calendario dei lavori prestabilito.

Noi componenti della Sottocommissione abbiamo svolto un intenso e proficuo lavoro e non rinunciamo all'esigenza che gli emendamenti proposti vengano discussi. La Com-

missione può approvarli o non approvarli, ma mi sembrerebbe assai strano, dopo aver nominato i rappresentanti di ogni Gruppo per la rielaborazione del testo del disegno di legge, che non si tenesse conto di tutto ciò.

Poichè nonostante tali considerazioni, si insiste nel bloccare la discussione, onorevole Presidente ed onorevoli colleghi, io dichiaro, per quanto riguarda il Gruppo del Movimento sociale italiano-Destra nazionale, che non intendo approvare il disegno di legge, così come ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento. Aggiungo che mi sembra poco serio ed irrispettoso verso i componenti della Sottocommissione, venire qui a dirci: « approvate il disegno di legge nel testo della Camera e trasformate in un ordine del giorno i vostri emendamenti, perchè ne potremo tener conto al momento in cui sarà varato il nuovo codice della strada ».

Sappiamo per esperienza quale fine venga riservata generalmente agli ordini del giorno! Comunque non va dimenticato quanto opportunamente è stato fatto presente, da un collega che mi ha preceduto, circa l'illogicità di inserire nel codice della strada alcuni dei proposti nostri emendamenti, che hanno un carattere soltanto contingente. Concludo, ripetendo che mi sembra irrispettoso questo atteggiamento del Governo nei confronti della Sottocommissione, tanto più che esso è in contrasto con quanto convenuto nelle sedute precedenti. Mi sembra poi discutibile venire a sostenere che all'altro ramo del Parlamento mancherebbe il tempo per poter approvare tempestivamente il disegno di legge emendato prima del 14 febbraio. La responsabilità dei tempi stretti, comunque non è nostra ma del Governo, il quale ha tardato tanto tempo a sottoporre al Parlamento l'adempimento legislativo delle disposizioni che pervenivano dalla CEE. Molti provvedimenti giacciono per mesi e mesi prima di essere messi all'ordine del giorno in uno dei due rami del Parlamento e poi si pretende che vengano approvati in ventiquattro ore!

ZACCARI. Io vorrei soltanto esprimere qualche mia perplessità.

Effettivamente c'è motivo di approvare urgentemente il disegno di legge, ma ci sono anche dei motivi che hanno portato la Sottocommissione, nominata dalla nostra Commissione per esaminare il disegno di legge, ad apportare degli emendamenti; emendamenti che sono di carattere tecnico, nel cui merito io non entro in questo momento, anche perchè oltre tutto non sono un tecnico di questa materia e quindi non posso responsabilmente parlarne.

Tuttavia desidero esprimere la mia perplessità in relazione all'emendamento che limita la velocità a 120 chilometri orari sulle autostrade e a 100 chilometri orari sulle altre strade. È ben vero che in altri Paesi questi limiti sono posti e accettati da tempo, però io, per poter votare un emendamento simile, vorrei avere coscienza dei motivi pro e contro di esso. Perchè, in effetti, vincolando e continuando a vincolare sempre e tutto, non mi pare che siamo sulla strada giusta. In definitiva, non mi sembra convincente questo emendamento relativo al limite di velocità, per cui mi permetto di esprimere la mia perplessità in proposito. Preciso che io non guido.

PISCITELLO. È giusto che non si debba vincolare tutto, però è da tener presente, d'altra parte, che noi abbiamo tolto vani vincoli. In questo caso abbiamo posto, al fine della sicurezza, un limite ragionevole che al livello internazionale è osservato da tutti. Non si tratta, quindi, di un « vincolo all'italiana ».

ZACCARI. Sul fatto che tale limite sia stato introdotto amministrativamente per motivi di austerità, non ho nulla da obiettare; ma non ritengo che adesso lo si possa trasformare in un vincolo legislativo, così, in dieci minuti.

Ripeto, io non guido automobili, non ho neppure la patente; quindi non parlo perchè ami le velocità folli. Però mi sembra strano che in dieci minuti si possa accettare di modificare radicalmente delle abitudini inveterate. Peraltro, è anche da tener presente che la velocità di 100 chilometri sulle strade normali per certi tipi di macchine può essere

8ª COMMISSIONE

44° RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

troppa; io direi, allora, di mettere anche dei limiti minimi di velocità, perchè tante volte avvengono disgrazie a causa della scarsa velocità di alcuni veicoli.

**P I S C I T E L L O .** Il limite minimo di velocità c'è già; è previsto nel codice della strada.

**Z A C C A R I .** Ad ogni modo io ho voluto esprimere con sincerità questa mia perplessità, perchè non mi sento disposto a votare rapidamente una norma di questo genere.

**P R E S I D E N T E .** Io vorrei far presenti alcune cose, per sdrammatizzare un po' l'atmosfera (forse il verbo è eccessivo).

Ho inteso il collega Piscitello parlare, ad un certo momento, di procedura non organica ed anche non corretta.

**P I S C I T E L L O .** Io non ho usato questa espressione, in nessun modo. Ci mancherebbe altro! Io ho usato il termine « procedimento » e intendevo riferirmi all'atteggiamento del Governo, che vorrebbe indurci ad approvare il disegno di legge senza apportare alcun emendamento.

**P R E S I D E N T E .** Vorrei anche dire al collega Crollanza, che ha definito poco serio e irrispettoso il fatto che, avendo la Sottocommissione all'unanimità, e quindi alla presenza dei rappresentanti di tutti i partiti, deciso talune modifiche, in Commissione si pensi di non tenerne conto. Ma non è in gioco quello che può essere il riguardo dovuto all'operato di una Sottocommissione, nella quale, ripeto, erano rappresentati tutti i partiti, nè tanto meno la nostra libertà di decisione: si tratta invece di una situazione determinata dalla circostanza di fatto, purtroppo accertata, che il 14 corrente, presso la Corte di giustizia delle Comunità europee, che si riunisce a Lussemburgo, si concluderà l'esame di un ricorso avanzato contro l'Italia per il mancato inserimento nella nostra legislazione di alcune disposizioni della CEE in materia di circolazione stradale.

Questa circostanza spinge il Governo — che sul piano internazionale considerato anche per l'azione che sta conducendo, per l'applicazione, e non solo in questo settore, delle norme della Comunità — ad insistere per l'approvazione del disegno di legge in esame senza emendamenti.

Quindi, c'è questa circostanza di fatto che giustifica il mancato accoglimento, da parte della Commissione, della decisione unanime espressa dalla Sottocommissione.

**P I S C I T E L L O .** Dopo questa sua dichiarazione, se mi consente, mi permetto di dire che mercoledì 13 febbraio la Camera può benissimo riunirsi ed approvare definitivamente il disegno di legge con gli emendamenti da noi apportati. Del resto, lo diceva lo stesso Sottosegretario: le possibilità ci sono. Le ragioni che vi ostano sono politiche: non possono essere altre.

**B O N I N O .** La Corte di giustizia delle Comunità europee a che cosa può condannare l'Italia? Qual è la sanzione alla quale l'Italia può essere sottoposta nella malaugurata ipotesi che il disegno di legge non venga approvato prima del 14 febbraio?

**P R E S I D E N T E .** Il rispetto di una norma non dovrebbe essere in funzione di una sanzione. Il collega Bonino capisce la debolezza che c'è nella tesi adombrata dalla sua domanda.

**C E N G A R L E ,** *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Cercherò anch'io, onorevole Presidente, di sdrammatizzare un po' questo clima che ho avvertito.

Chiamato in causa ripetutamente e messo sul banco degli imputati (almeno in qualche intervento ho avvertito questo intendimento), ritengo doveroso fornire, su un piano di tutta cordialità, alcune precisazioni, anche in ordine a quei conversari che io ho avuto con gli esponenti dei vari Gruppi per esprimere l'opportunità — per non dire la necessità — di giungere all'approvazione del provvedimento nel testo che è stato trasmesso dalla Camera dei deputati, proprio per le



8<sup>a</sup> COMMISSIONE

44° RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

considerazioni che poc'anzi ha esposto il Presidente.

Qui nessuno vuole coartare la libertà dell'8<sup>a</sup> Commissione, nessuno intende che tutto quello che ci proviene dall'altro ramo del Parlamento deve essere considerato come orcolato solo perchè vi è una necessità di fare presto. Sta di fatto che noi il 14 siamo sottoposti al giudizio della Corte di giustizia ed abbiamo in gestazione la modifica del codice della strada dove — era la mia considerazione — il lavoro della Sottocommissione, per la quale anch'io esprimo il mio apprezzamento, può trovare il suo accoglimento. Mi si dirà: che cosa abbiamo lavorato a fare, perchè si è fatta questa Sottocommissione? Io rilevo il fatto politico. Se qui all'unanimità la Sottocommissione ha proposto quegli emendamenti, sui quali mi soffermerò brevemente, devo dire che il testo che ci proviene dalla Camera dei deputati, viene dopo mesi di dibattiti in Sottocomitato ed una accettazione unanime da parte di tutti i Gruppi di quelle norme che sono al nostro esame. Ci troviamo di fronte ad una volontà di tutti i Gruppi politici della Camera dei deputati rispetto a tutti i Gruppi politici espressi nella Sottocommissione del Senato. Io credo che nessuno di noi voglia correre il rischio di fare il braccio di ferro tra un ramo e l'altro del Parlamento. Ma poichè questa mattina ero alla X Commissione della Camera dei deputati, con coloro che avevano condotto il lavoro in seno al Sottocomitato ed ho espresso l'opportunità che da parte loro vi fosse una certa disponibilità ad accelerare i tempi, qualora questa Commissione avesse approvato degli emendamenti, per ritrovarsi martedì prossimo, prima della scadenza del 14 febbraio, ho ricavato (è una mia impressione mi direte) la volontà unanime di tutti i gruppi, opposizione compresa, che il disegno di legge fosse approvato nel testo da loro trasmessovi, in considerazione della scadenza sopra ricordata nonchè del lungo lavoro svolto in quella sede. Essi consideravano più opportuno — in luogo di una modifica del provvedimento — che io, a nome del Governo assumessi l'impegno di accelerare i tempi della riforma del codice della strada, ed in quella sede prendere in considerazione la so-

stanza degli emendamenti apportati dalla Sottocommissione, accogliendo ora a tal fine — eventualmente — un ordine del giorno in merito. Ci troviamo, infatti, come ho detto, di fronte ad un procedimento della Corte di giustizia, che ci invita, come Parlamento italiano, ad approvare entro i termini previsti norme di adeguamento alle disposizioni comunitarie. Questo per fugare ogni dubbio e per dare ai colleghi l'esatta posizione del Governo che non viene a coartare nessuna volontà, ma che viene a chiedere che venga sanzionato il voto unanime di tutti i Gruppi politici che alla Camera si sono espressi. Per quanto riguarda i limiti di età vi possono essere motivazioni a favore e motivazioni contro. La motivazione prevalente espressa dalla Camera è quella di non consentire a giovani di 18 anni di correre con dei bolidi, con delle motociclette pesanti.

Quanto ai limiti di velocità, devo dire con tutta sincerità che si introdurrebbe per legge una norma che può essere e deve essere benissimo, secondo noi, applicata sul piano amministrativo. Non vediamo il perchè tutte le strade, ad un certo momento, devono essere considerate allo stesso livello. Noi abbiamo posto un limite di velocità per le autostrade.

**P I S C I T E L L O .** Mi pare molto giusta la sua osservazione ed anche quella di Zacari, ma il limite è massimo; ci sono delle strade su cui il limite può essere inferiore.

**C E N G A R L E ,** *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Vi sono superstrade a 4 corsie. Se introducessimo questa norma elimineremmo la possibilità che su queste superstrade si possa correre alla stessa velocità delle autostrade. Comunque insisto nel dire che non mi sento di poter accogliere questo emendamento e da quanto ho potuto sentire, in via breve, ritengo che un emendamento che passasse così, non troverebbe accoglimento dall'altro ramo del Parlamento. Io mi rendo conto che un altro emendamento fotografa una realtà qual è: quella dei tassisti artigiani. Ma c'è una disposizione che riguarda tutti i citta-

dini italiani e non vedo perchè si debba derogare per i tassisti. Noi mandiamo in pensione gli operai a 60 anni e non vogliamo farlo dopo i 65? Questi guidano della auto pubbliche. Le leggi hanno una loro applicazione, hanno dei termini. Io credo che i tassisti siano stati informati dell'*iter* del disegno di legge alla Camera dei deputati. Questa legge è stata presentata all'altro ramo del Parlamento il 23 febbraio del '73, cioè circa un anno fa, e credo che per alcuni mesi la 10ª Commissione della Camera dei deputati abbia lavorato attorno a questo provvedimento sentendo anche, se pure non in via ufficiale, le categorie interessate. Per queste considerazioni, senza voler coartare la volontà di nessuno, io insisto e prego l'ottava Commissione di voler approvare nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati questo disegno di legge, riservandomi di accogliere quelle osservazioni, trasformate in ordine del giorno, per trasferirle al Ministero dei lavori pubblici affinché, nella nuova normativa per il codice della strada, si veda di accogliere le osservazioni che la Sottocommissione ha prospettato.

SANTALCO. Onorevole Presidente, mi rendo conto della delicatezza dell'argomento che stiamo trattando e della situazione di disagio in cui si vengono a trovare i colleghi, soprattutto coloro che hanno fatto parte della Sottocommissione. Ma io ho ascoltato un appello accorato da parte del Sottosegretario che rappresenta il Governo, al quale riconosco un'apertura sociale non indifferente, per cui mi devo rendere conto che se egli fa questo è perchè è convinto delle enormi difficoltà in cui ci verremmo a trovare nel caso che si dovesse modificare il provvedimento.

Indubbiamente, sul piano tecnico qualche modifica al disegno di legge si renderebbe utile e necessaria e, da questo punto di vista, apprezziamo vivamente il lavoro svolto dalla Sottocommissione.

Vi è però una considerazione di ordine politico che sovrasta ogni considerazione di ordine tecnico per cui mi sento in dovere di invitare gli onorevoli colleghi ad approvare il

provvedimento così come è formulato proprio per salvaguardare la nostra credibilità dinanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee.

La posizione del nostro Paese in questo momento sul piano internazionale risulta così scossa (è inutile nascondere il sole dietro le reti) da consigliarci di evitare un ulteriore giudizio negativo nei nostri confronti.

A conforto dei colleghi che sostengono certe tesi dirò che è allo studio dell'apposita Commissione delle Comunità europee, ed io ho qui alcuni elaborati, una direttiva relativa all'armonizzazione della legislazione in materia di patenti di guida per autoveicoli. Vi sarà dunque una direttiva di carattere comunitario che noi dovremo recepire ed in quella sede, indubbiamente, senza neanche attendere l'esito della riforma del codice della strada, potrà trovare accoglimento la sostanza di certi emendamenti che, in questo momento, noi non siamo in condizioni di accogliere. Questo, ripeto, non perchè non condividiamo determinate necessità, ma perchè dobbiamo tener conto di un imperativo politico che ci suggerisce di procedere su questa strada.

Di fronte alla situazione evidenziata dall'onorevole Sottosegretario mi auguro, dunque, che gli onorevoli colleghi, anche quelli che hanno partecipato ai lavori della Sottocommissione ai quali potrebbe sembrare forse di aver compiuto un lavoro inutile, vogliamo accedere alla proposta di approvare il provvedimento senza modificazioni.

Aggiungo che presenterò un ordine del giorno per impegnare, fin da questo momento, il Governo affinché, in sede di proposte di modifica del codice stradale, siano tenuti presenti i suggerimenti emersi dal lavoro della Sottocommissione.

In conclusione, sono certo che il senso di responsabilità che ha sempre unito i membri di questa Commissione, soprattutto quando si è trattato di affrontare problemi di una certa delicatezza per il nostro Paese, prevarrà anche in quest'occasione consigliando l'approvazione, oggi stesso, del disegno di legge.

8ª COMMISSIONE

44º RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

**P R E S I D E N T E .** Do lettura dell'ordine del giorno a firma dei colleghi Pacini e Santalco testè presentato alla Presidenza:

L'8ª Commissione del Senato,

dopo ampio dibattito sul disegno di legge n. 1392 e sugli emendamenti proposti dall'apposita Sottocommissione;

udite le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario Cengarle circa le difficoltà di far approvare in tempo utile il suddetto disegno di legge dalla competente Commissione della Camera dei deputati;

pur mantenendo ferma la propria convinzione circa l'utilità degli emendamenti proposti,

impegna il Governo a tener conto della volontà espressa in proposito dall'8ª Commissione,

approva nel testo pervenuto dalla Camera il disegno di legge n. 1392.

Do anche lettura dell'ordine del giorno già illustrato, recante la firma dei senatori Piscitello, Cavalli e Cebrelli, al quale si è aggiunta la firma del senatore Santalco:

L'8ª Commissione del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 1392;

considerata la esigenza di assicurare una adeguata preparazione per coloro che aspirano al conseguimento del certificato di abilitazione professionale per la guida di autoveicoli di cui al disegno di legge in esame,

impegna il Governo a garantire che la preparazione dei candidati al conseguimento dei certificati di abilitazione professionale venga preferibilmente affidata alle auto-scuole di cui all'articolo 84 del codice della strada.

Per maggiore conoscenza, dirò che il primo comma del suddetto articolo 84 recita: « Le scuole per conducenti di veicoli a motore sono soggette ad autorizzazione del Ministero dei trasporti e sono sottoposte alla sua vigilanza ».

**C A V A L L I .** Desidero fare un ultimo tentativo per vedere se riusciamo ad uscire fuori da questa situazione, da una parte imbarazzante e, dall'altra, poco simpatica. In definitiva, dopo aver impegnato un gruppo di colleghi in un rilevante lavoro che ha dato ottimi risultati, ed anche unanimi, ci troviamo di fronte all'opportunità di dover ammettere che tutto questo impegno non è servito a niente.

Per salvare quanto è stato fatto per migliorare il contenuto di questo disegno di legge ritengo che ci sia un'unica cosa da fare: verificare immediatamente se la corrispondente Commissione della Camera dei deputati è disposta ad approvare il provvedimento con gli emendamenti da noi proposti. Se la risposta fosse affermativa, non vi è dubbio che il 13 febbraio il disegno di legge potrebbe essere definitivamente varato dal Parlamento.

Per quanto ci riguarda, siamo certi che il Gruppo comunista della Camera dei deputati è disposto, al cento per cento, ad accettare gli emendamenti qui formulati da una Sottocommissione comprendente tutti i rappresentanti dei partiti; credo che la maggioranza non sarebbe da meno.

Mi pare che questa procedura rispetterebbe le condizioni per evitare una sanzione della Corte di giustizia della CEE.

**S A N T I , relatore alla Commissione.** Se nella mia relazione, peraltro brevissima e forse disordinata, ho tratto certe conclusioni — pur non volendo in alcun modo svalutare il lavoro compiuto da molti onorevoli colleghi e da me stesso in sede di Sottocommissione — e mi sono dichiarato disposto ad accettare le proposte avanzate dal rappresentante del Governo, è stato perchè è impraticabile, allo stato dei fatti, un'altra strada.

Per questo io accetto il contenuto dell'ordine del giorno presentato dai senatori Pacini e Santalco per le ragioni di politica generale, delle quali si è detto ma, soprattutto, per ragioni di opportunità.

**P I S C I T E L L O .** Onorevole Presidente, se mi permetto di insistere su una certa

soluzione del problema è perchè lo consideriamo realmente importante.

In verità, siamo di fronte ad una situazione ben strana; l'onorevole Sottosegretario riconosce, con il garbo che lo distingue, che gli emendamenti proposti sono ragionevoli, salvo l'opportunità di regolare per legge e non in via amministrativa il limite di velocità.

Ebbene, io apprezzo molto questa comprensione del sottosegretario Cengarle perchè effettivamente, se il provvedimento viene approvato così come è, è veramente negativo.

Ci diceva un funzionario della Direzione generale della motorizzazione civile che le soluzioni prospettate dalla Sottocommissione erano giustissime in quanto le norme in esame non sono previste a livello dei Paesi della comunità europea per cui può accadere che un giovane tedesco che voglia venire in Italia con la motocicletta non può farlo, la deve lasciare al confine perchè quella motocicletta, in Italia, non potrebbe circolare a causa delle norme limitative qui vigenti.

Ora, in generale, quasi in modo scimmiottesco, tendiamo a copiare quanto si fa altrove, anche se non è giusto; nel caso presente, siamo addirittura vincolativi, come diceva il senatore Zaccari, in modo sbagliato.

Là dove, invece, dovremmo porre dei freni, non provvediamo. Quindi, dall'oggi al domani, gli anziani conducenti non potranno più guidare la loro auto e lo stesso deve dirsi per i giovani. Questo significa dare un colpo alle case produttrici di automobili e motoveicoli, significa dare un colpo al turismo. Perchè dobbiamo insistere in questa direzione? Non capisco. Si tratta di impegnare con una telefonata i colleghi dell'altro ramo del Parlamento; e in questo caso non sarebbe una forzatura quella che noi dovremmo fare, perchè quando le questioni si pongono in modo semplice la Camera dei deputati non può che dividerle.

Per quanto riguarda il limite di velocità, il problema potrebbe effettivamente costituire motivo di preoccupazione politica. Io ho letto la dichiarazione resa dall'onorevole Sottosegretario alla competente Commissione della Camera e mi è sembrato che in quel

momento fosse giusta, è la più disponibile possibile. Ora, se in linea amministrativa e per ragioni di contingenza, il Governo ha emanato una norma che ormai viene codificata a livello generale, perchè la stessa norma non dobbiamo inserirla stabilmente oggi in una legge per inserirla domani nel Codice stradale?

C'è poi il problema della regolamentazione della circolazione nelle zone urbane, soprattutto nei centri storici: problema che merita una seria riflessione ma sul quale non siamo chiamati a decidere. Intanto, però, la limitazione della velocità, stabilita per legge, sarebbe accettata dalla parte più responsabile e consapevole del Paese al quale, peraltro, s'impongono restrizioni non sempre ragionevoli e producenti.

Abbiamo fiducia nell'opera svolta dall'onorevole Sottosegretario, ma chiediamo un'ulteriore verifica e, in questo senso, pensiamo che possa essere efficace aggiungere le nostre sollecitazioni alle sue. In sostanza, intendiamo associarci al suo sforzo per renderlo più produttivo degli effetti che lo stesso rappresentante del Governo in fondo desiderava raggiungere e per dare più autorità alla sua iniziativa personale presso l'altro ramo del Parlamento.

**SANTALCO.** Vorrei proporre un altro ordine del giorno che recepisca l'emendamento che era stato formulato per quanto attiene il problema della velocità. L'ordine del giorno suonerebbe in questi termini:

L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato,  
in sede di approvazione del disegno di legge n. 1392,

impegna il Governo a disporre con provvedimento amministrativo che fuori dei centri abitati non deve essere superata la velocità di 120 chilometri all'ora sulle autostrade e sulle strade extraurbane, riservate ad autoveicoli e motocicli, e di 100 chilometri all'ora sulle altre strade.

**ROLLANZA.** Ma il provvedimento che lei chiede è già in atto!

8ª COMMISSIONE

44° RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

SANTALCO. È in atto per una ragione contingente; può darsi che il provvedimento vigente venga revocato.

Con l'ordine del giorno, collega Piscitello, intendo dimostrare la disponibilità del nostro Gruppo all'accoglimento di determinate tesi e l'impossibilità, nel contempo, di aderire all'accettazione dell'emendamento predisposto, per un'esigenza di natura politica che è stata esposta in termini molto chiari dall'onorevole Sottosegretario.

PISCITELLO. Il suo ordine del giorno è pleonastico perchè il Governo ha già provveduto in via amministrativa.

SANTALCO. Il Governo, ripeto, ha emanato il provvedimento per un fatto contingente, ma può anche revocarlo una volta risolto il problema del petrolio.

PISCITELLO. Che cosa si decide in ordine alla proposta del senatore Cavalli?

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A prescindere dal fatto che altri impegni non mi consentirebbero di essere qui presente nel pomeriggio, debbo dire che un rinvio non sortirebbe altro effetto che quello di un ulteriore ritardo, perchè sono stati fatti tutti i tentativi possibili e la situazione è quella che conoscete.

PISCITELLO. Me ne rendo conto, ma c'è un problema di responsabilità politica.

PRESIDENTE. Ella, senatore Piscitello, vuol sapere qual è la decisione in ordine alla proposta del senatore Cavalli. Ebbene, il senatore Cavalli non ha fatto una proposta, ma piuttosto un'esortazione, perchè se egli avesse proposto esplicitamente di sospendere e riunirci oggi alle ore 18, io avrei rimesso alla Commissione la decisione. Siccome questa proposta non è stata fatta e mi sembra che la Commissione sia orientata a non rinviare, non mi resta che dichiarare

chiusa la discussione generale e passare all'esame degli articoli.

PISCITELLO. Se il presidente della Sottocommissione non ritiene di dovere insistere sugli emendamenti unanimemente proposti, allora ho il dovere a nome del mio Gruppo di fare nostri questi emendamenti.

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

Prima di passare all'esame degli articoli, metto ai voti l'ordine del giorno dei senatori Pacini e Santalco, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Metto parimenti ai voti l'ordine del giorno dei senatori Piscitello ed altri.

(È approvato).

Il terzo ordine del giorno, presentato dal senatore Santalco, è stato ritirato.

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

#### Art. 1.

L'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 79. - *Requisiti per guidare veicoli e condurre animali*. — Chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per condizioni fisiche e psichiche e aver compiuto:

a) anni quattordici per guidare veicoli a trazione animale o condurre animali da tiro, da soma o da sella ovvero armenti, greggi o qualsiasi moltitudine di bestie;

b) anni quattordici per guidare ciclomotori;

c) anni sedici per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc che non trasportino altre persone oltre al conducente;

d) anni diciotto per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc che trasportino altre persone oltre al conducente; motovei-

coli di cilindrata oltre i 125 cmc e non superiore a 350 cmc; autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo non superiore a 130 CV/tonn., purchè non sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri all'ora; autoveicoli per uso speciale, con o senza rimorchio; macchine agricole, carrelli, macchine operatrici;

e) anni diciotto per guidare autocarri, autoveicoli per trasporti specifici, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose il cui peso complessivo a pieno carico non superi 75 quintali;

f) anni diciotto per guidare i veicoli di cui al punto e) il cui peso complessivo a pieno carico, compreso il peso dei rimorchi o dei semirimorchi, superi i 75 quintali purchè munito di un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio della motorizzazione civile;

g) anni 21 per guidare: motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc; autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo superiore a 130 CV/tonn., o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri all'ora; i veicoli di cui alla lettera f) quando il conducente non sia munito del certificato di abilitazione professionale; motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza o di noleggio con conducente; autobus, autocarri, autotreni, autosnodati, adibiti al trasporto di persone.

A bordo di autoveicoli per i quali è prescritto che vengano adibiti due conducenti, uno di essi deve avere compiuto anni ventuno.

Chi guida veicoli a motore non può aver superato:

a) anni 65 per guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza; motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc; le autovetture e gli autoveicoli di cui al primo comma, lettera g); autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali;

autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici;

b) anni 60 per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone.

Chiunque guida veicoli e non si trovi nelle condizioni richieste dal presente articolo è punito, salvo quanto disposto nei successivi commi, con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire 15.000 a lire 50.000.

Qualora trattasi di motoveicoli e autoveicoli di cui al primo comma, lettera g), è punito con l'arresto fino ad un mese e con la ammenda da lire 15.000 a lire 50.000.

Il minore degli anni diciotto, munito di patente per motoveicoli della categoria A, prevista dal successivo articolo 80, che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 125 cmc ovvero motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc che trasportino altre persone oltre al conducente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 5.000 a lire 20.000.

Il minore degli anni 21 e colui che ha superato gli anni 65 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15.000 a lire 50.000.

Chiunque, avendo la materiale disponibilità di veicoli o di animali, ne affida o ne consente la condotta a persone che non si trovino nelle condizioni richieste dal presente articolo, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire 15.000 a lire 50.000 se trattasi di veicoli, e con l'arresto fin a 15 giorni o con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 se trattasi di animali.

Coloro che guidano veicoli per i quali è prescritto che vengano adibiti due conducenti, senza che almeno uno di essi abbia compiuto anni ventuno, sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 10.000 a lire 50.000 ».

A quest'articolo è stato presentato dai senatori Piscitello ed altri un emendamento tendente a sopprimere nel primo comma, lettera d), le parole: « e non superiori a 350 cmc; autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose aventi il

quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo non superiore a 130CV/tonn., purchè non sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri all'ora ».

GROSSI. Desidero fare una dichiarazione di carattere generale per annunciare che voterò a favore degli emendamenti che sono stati fatti propri dal Gruppo comunista; e ciò non per fare un dispetto al Governo e nemmeno per mettere in dubbio la maggioranza, ma soltanto per un atto di coerenza con quelle che dovevano essere le conclusioni dei lavori della Sottocommissione e per un atto di coerenza anche con me stesso.

PACINI. Farò anch'io una dichiarazione in ordine a tutti gli emendamenti per non dovermi ripetere.

Siccome ho fatto anch'io parte della Sottocommissione che aveva approvato gli emendamenti proposti ora dal Gruppo comunista, dichiaro che voterò contro gli emendamenti medesimi, tenendo conto dello spirito che ha animato l'ordine del giorno che ho presentato e che è stato sollecitato dal tipo di intervento svolto dall'onorevole sottosegretario Cengarle in ordine ai problemi politici posti all'attenzione della Commissione.

ROLLALANZA. Dichiaro che voterò a favore di tutti gli emendamenti non per un atto di coerenza, ma perchè sono convinto dell'opportunità che questi emendamenti vengano approvati.

PISCITELLO. Dichiaro che il Gruppo comunista voterà a favore degli emendamenti concernenti l'articolo 1 per coerenza con una decisione presa dalla Sottocommissione e nella convinzione che essi rispondono a reali esigenze. In questo spirito, sottolineo che il Governo si assume la responsabilità di dare un colpo al turismo italiano (perchè a mio avviso non è stato considerato sufficientemente che i giovani lasceranno le motociclette al confine e non verranno in

Italia) e un colpo alla produzione nazionale con grave danno anche per il livello di occupazione.

Aggiungo, peraltro, che è ingiusto che i conducenti anziani dall'oggi al domani vengano privati del diritto di guidare le loro auto. Certamente noi avremo fatto il nostro dovere nei confronti del Paese; la responsabilità, poi, sarà del Governo.

PRESIDENTE. Qual è il parere del relatore?

SANTI, *relatore alla Commissione*. Avendo accettato l'ordine del giorno, mi sembra superflua qualsiasi altra dichiarazione.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono contrario agli emendamenti per le motivazioni già esposte.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti il primo emendamento all'articolo 1, presentato dai senatori Piscitello ed altri e di cui è stata già data lettura.

*(Non è approvato).*

Do lettura degli altri emendamenti presentati dal senatore Piscitello all'articolo 1:

*Al primo comma, lettera g), sopprimere le parole « motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc; autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo superiore a 130 CV/tonn., o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima superiore a 180 chilometri all'ora ».*

*Al terzo comma, lettera a), sopprimere le parole « motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc; le autovetture e gli autoveicoli di cui al primo comma, lettera g).*

*Sopprimere il quarto comma.*

8ª COMMISSIONE

44° RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

Al sesto comma, sopprimere le parole « motoveicoli di cilindrata superiore a 125 cmc. ovvero ».

*Sopprimere il settimo comma.*

Questi emendamenti sono da ritenere preclusi dalla votazione testè effettuata.

Rimane l'ultimo emendamento, anch'esso approvato dalla Sottocommissione e fatto proprio dai senatori Piscitello ed altri, che dice: *sostituire, nell'ultimo comma, la cifra « 10.000 » con la cifra « 15.000 ».*

Metto ai voti quest'emendamento.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

L'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 80. - *Patente e certificato di abilitazione professionale per la guida di autoveicoli e motoveicoli.* — Non si possono guidare autoveicoli e motoveicoli senza avere conseguito la patente di guida rilasciata dalla prefettura nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente.

La patente può abilitare alla guida delle seguenti categorie di veicoli:

A) motoveicoli di peso a vuoto fino a 4 quintali;

B) motoveicoli di peso a vuoto superiore a 4 quintali; autovetture, autoveicoli per trasporto promiscuo, autocarri ed autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici di peso complessivo a pieno carico non superiore a 35 quintali anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non sia leggero ma che non ecceda il peso a vuoto del veicolo trainante e purchè il totale dei pesi complessivi a pieno carico dei due veicoli non superi 35 quintali;

C) autocarri ed autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici, di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e trattori stradali, anche se trainanti un rimorchio leggero;

D) autobus, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E) autoveicoli appartenenti alle categorie B, C o D per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra fra quelli indicati in ciascuna delle precedenti categorie; autosnodati purchè il conducente sia già abilitato per autoveicoli appartenenti rispettivamente alle categorie C o D;

F) motoveicoli, autovetture, autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, autocarri, autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici di peso complessivo a pieno carico fino a 35 quintali, esclusi quelli abilitati al trasporto di merci pericolose, di particolari tipi e caratteristiche stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile adattati per mutilati e minorati fisici in relazione alla loro infermità.

I rimorchi leggeri sono quelli di peso complessivo a pieno carico fino a 7,5 quintali.

I mutilati e minorati fisici per i quali è necessario prescrivere adattamenti dei veicoli possono ottenere soltanto la patente per motoveicoli ed autoveicoli della categoria F; qualora però non sia necessario prescrivere adattamenti, possono ottenere, sempre quali mutilati o minorati fisici, la patente per motoveicoli ed autoveicoli della categoria A e B, non trainanti rimorchi, di particolari tipi e caratteristiche stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Possono essere abilitati alla guida di autoveicoli delle categorie C e D solo coloro che già lo siano per autoveicoli e motoveicoli della categoria B, rispettivamente da 6 e da 12 mesi.

La validità della patente può essere estesa da ogni prefettura, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame integrativo, a categorie di veicoli diverse.

Sono abilitati a guidare motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc. o che comun-



que sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 150 chilometri all'ora, i titolari di patente di categoria A, che l'abbiano conseguita da almeno 12 mesi ed abbiano i prescritti requisiti psicofisici, psicotecnici ed attitudinali stabiliti dal regolamento. Sono abilitati a guidare autovetture ed autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo superiore a 130 CV/tonn., o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri all'ora, i titolari di patente di categoria B che l'abbiano conseguita da almeno due anni e di patente di categoria C che l'abbiano conseguita da almeno un anno ed abbiano i prescritti requisiti psicofisici, psicotecnici ed attitudinali stabiliti dal regolamento.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile sono stabilite le modalità per l'accertamento di tali requisiti e per la individuazione dei motoveicoli, delle autovetture e degli autoveicoli di cui al comma precedente.

I titolari di patente di categoria A, B, C, per guidare motocarrozze o autovetture in servizio da piazza o di noleggio con conducente, i titolari di patente di categoria C e C-E di età inferiore agli anni 21, per guidare autoveicoli adibiti al trasporto di cose di cui al comma primo lettera f) dell'articolo 79; i titolari di patente di categoria D e D-E per guidare autobus, autotreni ed autosnodati adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per il trasporto di scolari debbono conseguire un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio della motorizzazione civile. Tale certificato non può essere rilasciato ai mutilati e ai minorati fisici.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, in relazione a quanto disposto nel regolamento CEE n. 543/69, saranno stabiliti i requisiti, le modalità e i programmi di esame per il conseguimento del suddetto certificato di abilitazione professionale.

Il titolare di patente di guida deve, nel termine di trenta giorni, comunicare alla pre-

fettura, nella cui circoscrizione si trova il comune di residenza, il trasferimento di residenza da uno ad un altro comune o il cambiamento di abitazione nell'ambito dello stesso comune esibendo la patente per farvi annotare il mutamento.

Chiunque, avendo la materiale disponibilità di un veicolo, ne affida o ne consente la guida a persone che non siano munite della patente di guida o del certificato di abilitazione professionale, se prescritto, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza essere munito della patente di guida o del certificato di abilitazione professionale, quando prescritto, è punito con l'arresto da tre a sei mesi e con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

La pena di cui al precedente comma è ridotta di un terzo per chi guida motoveicoli della categoria A.

Chiunque, pur avendo sostenuto con esito favorevole i prescritti esami di cui al successivo articolo 85, guida senza essere munito della patente di guida è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 4.000 a lire 10.000.

Chiunque, munito di patente di guida o di permesso internazionale rilasciato da uno Stato estero, abbia stabilita la propria residenza in Italia è soggetto, se non abbia ottenuto una delle patenti previste dal presente articolo, alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15.000 a lire 40.000.

Il titolare di patente di guida che omette di comunicare il trasferimento di residenza o il cambio di abitazione nel termine stabilito è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 4.000 a lire 10.000.

La patente è ritirata immediatamente da chi accerta l'infrazione, è inviata alla prefettura nella cui circoscrizione si trova il comune di residenza ed è restituita dopo lo adempimento della prescrizione omessa ».

A tale articolo è stato presentato un emendamento soppressivo del 7° comma del nuovo testo dell'articolo 80 del testo unico delle

8ª COMMISSIONE

44° RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

norme sulla disciplina della circolazione stradale.

A mio giudizio tale emendamento è connesso con l'articolo 1; quindi non può essere posto in votazione. Metto pertanto ai voti l'articolo 2, nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

### Art. 3.

All'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono apportate le seguenti modificazioni:

Il terzo comma è sostituito dai seguenti:

« L'accertamento delle condizioni psicofisiche, psicotecniche e attitudinali è effettuato da commissioni mediche provinciali nei riguardi:

- a) dei mutilati minorati fisici;
- b) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;
- c) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto e dall'ufficio provinciale della MCTC.

Avverso il giudizio della commissione medica provinciale è ammesso ricorso entro trenta giorni al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, il quale decide avvalendosi del parere degli organi sanitari periferici delle ferrovie dello Stato.

Di tale parere il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile si avvale anche in sede di decisione del ricorso avverso la revoca della patente di guida disposta dal prefetto ai sensi del dodicesimo comma, n. 1), del successivo articolo 91 ».

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

« Nel regolamento di esecuzione saranno stabiliti:

- a) i requisiti psicofisici, psicotecnici e attitudinali necessari per conseguire le patenti di guida, sia in relazione alle diverse patenti, sia in relazione alle diverse categorie e tipi di veicoli;

b) le modalità di rilascio e i modelli dei certificati medici;

c) le mutilazioni o minorazioni anatomiche e funzionali che non impediscono ai minorati e mutilati fisici il rilascio della patente per autoveicoli o motoveicoli delle categorie A, B ed F o per macchine agricole, carrelli, macchine operatrici;

d) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche provinciali ».

All'articolo 3, vi è un emendamento al primo comma, della lettera b).

Anche per questo vi è preclusione e non può essere messo in votazione. Metto pertanto ai voti l'articolo 3 nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

### Art. 4.

L'articolo 86 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 86. - *Guida delle macchine agricole, carrelli e macchine operatrici.* — Per guidare macchine agricole, carrelli nonché macchine operatrici, escluse quelle a vapore, che circolino su strada, occorre aver ottenuto la patente della categoria B.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile saranno stabiliti i particolari tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al precedente comma, adattati per mutilati e minorati fisici in relazione alla loro infermità, che possono essere guidati con la patente di categoria F.

Qualora non sia necessario prescrivere adattamenti, lo stesso decreto di cui al comma precedente stabilisce i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al primo comma che possono essere guidati da mutilati e minorati fisici.

Chiunque guida macchine agricole, carrelli o macchine operatrici senza essere munito della patente è punito con le sanzioni previste dal tredicesimo comma dell'articolo 80 ».

8<sup>a</sup> COMMISSIONE44<sup>o</sup> RESOCONTO STEN. (7 febbraio 1974)

È precluso, a mio avviso, l'emendamento all'articolo 4, ultima riga, sostitutivo della parola: « tredicesimo » con la parola: « dodicesimo ».

Quindi metto ai voti l'articolo 4 nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

(È approvato).

#### Art. 5.

All'articolo 87 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono apportate le seguenti modificazioni:

Il quinto e l'ottavo comma sono abrogati.

Alla fine dell'articolo è aggiunto il seguente comma:

« Chiunque, munito di patente di guida per motoveicoli e autoveicoli, guida senza i prescritti requisiti i motoveicoli e gli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80 è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire 15.000 a lire 40.000 ».

A tale articolo è stato presentato un emendamento inteso a sostituire l'articolo con il seguente: « Il quinto e l'ottavo comma dell'articolo 87 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono abrogati ».

Lo metto ai voti.

(Non è approvato).

Metto pertanto ai voti l'articolo 5 nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati

(È approvato).

È precluso anche l'emendamento suppressivo del secondo comma dell'articolo 6. Metto ai voti quindi l'articolo 6 nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati, di cui do lettura:

#### Art. 6.

All'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale ap-

provato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono apportate le seguenti modificazioni:

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Le patenti di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A e B sono valide per anni 10; qualora siano rilasciate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età sono valide per cinque anni ».

Dopo il terzo comma è aggiunto il seguente:

« L'accertamento delle condizioni previste all'articolo 81, terzo comma, per la guida dei motoveicoli e degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80, deve essere effettuato ogni 2 anni ».

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

« La validità della patente può essere confermata da ogni prefettura; a tal fine occorre presentare un certificato medico, di data non anteriore a tre mesi e rilasciato da uno dei sanitari indicati nell'articolo 81, primo comma, dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti. Nel caso dell'articolo 80, quarto e settimo comma, la visita è effettuata dalla Commissione di cui all'articolo 81, terzo comma ».

(È approvato).

L'emendamento, aggiuntivo di un articolo 6-bis, che si riferiva al limite massimo di velocità, non è precluso. Ne do lettura:

#### Art. 6-bis.

All'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo il secondo comma, è inserito il seguente: « In ogni caso, fuori dei centri abitati, non si deve superare la velocità di 120 km. all'ora sulle autostrade e sulle strade extra-urbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli e di 100 km. all'ora sulle altre strade ».

Lo metto ai voti.

(Non è approvato).

## Art. 7.

L'articolo 124 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 124. - *Guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e di cose.* — Per limitare la durata della guida continua e giornaliera degli autoveicoli adibiti ai trasporti di persone o di cose, esclusi quelli indicati nell'articolo 4 del Regolamento comunitario n. 543 del 25 marzo 1969, si applicano le disposizioni del suddetto regolamento relative ai periodi di guida, ai periodi di riposo e di pausa e ai necessari controlli.

Agli autotreni, agli autosnodati ed agli autoarticolati devono essere adibiti fin dall'inizio del viaggio due conducenti che possano avvicinarsi nella guida, ovvero un solo conducente, da sostituire con un altro conducente a partire dal 450° chilometro di percorso, quando la distanza da percorrere fra i due periodi consecutivi di riposo giornaliero del conducente supera i 450 chilometri e si tratti:

a) di trasporto di viaggiatori ed il peso complessivo a pieno carico del rimorchio o del semirimorchio o dell'elemento posteriore dell'autoarticolato sia superiore a 50 quintali;

b) di trasporto di cose ed il peso complessivo a pieno carico dell'autotreno, dell'autosnodato o dell'autoarticolato sia superiore a 200 quintali.

Chiunque viola la disposizione del precedente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 15.000 a lire 50.000 ».

(È approvato).

## Art. 8.

L'articolo 127 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della

Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 127. — I libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui agli articoli 14 e 15 del Regolamento CEE n. 543/1969 debbono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale, ai sensi dell'articolo 137 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

I libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio di cui agli articoli 14 e 15 del suddetto Regolamento debbono essere esibiti, per il controllo, ai funzionari della MCTC e dell'ispettorato del lavoro.

Il conducente che supera i periodi di guida prescritti o non osserva i periodi di pausa entro i limiti stabiliti dal regolamento CEE n. 543/1969 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 20.000 a lire 50.000.

Il conducente che non osserva i periodi di riposo prescritti ovvero è sprovvisto del libretto individuale di controllo o dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al medesimo Regolamento CEE n. 543/1969 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 20.000 a lire 50.000.

Gli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste nel comma precedente sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000 a lire 10.000.

Chiunque non ha con sè o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo o l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000 a lire 20.000 salvo l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

Per le violazioni alle norme di cui al presente articolo l'impresa, da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce, è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta.

L'impresa che, nell'esecuzione dei trasporti, non osserva le disposizioni contenute nel Regolamento CEE n. 543/69 e non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 20.000 a lire 50.000 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, la impresa che effettua trasporto di persone in servizio non di linea o di cose incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono, se, a seguito di diffida rivolta dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.

Qualora l'impresa di cui al comma precedente, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, incorre nella decadenza o revoca del provvedimento che l'abilita al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.

Per le inadempienze commesse dalle imprese che effettuano trasporto di viaggiatori in servizio di linea si applicano le sanzioni previste dalle disposizioni vigenti in materia.

La sospensione, la decadenza o la revoca, di cui ai commi precedenti, sono disposte dall'autorità che ha rilasciato il titolo che abilita al trasporto.

Contro i provvedimenti di revoca e di decadenza adottati dai competenti uffici MCTC ai sensi del decimo comma del presente articolo è ammesso ricorso gerarchico entro 30 giorni al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della MCTC — il quale decide entro 60 gior-

ni. I provvedimenti adottati da autorità diverse sono definitivi ».

È conseguentemente abrogato l'articolo 580 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

(È approvato).

#### Art. 9.

La tariffa di cui alla tabella I (conducenti di veicoli a motore) punto 2 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, si applica anche per l'esame relativo al conseguimento del certificato di abilitazione professionale di cui all'articolo 80 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Il punto 2 della suddetta tabella è così modificato:

« Esame per le altre patenti di guida e per il certificato di abilitazione professionale (articoli 80, 85, 89) ».

Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, la distinzione fra patenti ad uso pubblico e privato per la guida di veicoli a motore è soppressa. Ogni qualvolta, nel testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, è usata la dizione « Patente di guida ad uso pubblico », essa deve intendersi come « certificato di abilitazione professionale ».

Con effetto dalla stessa data di cui al comma precedente, il numero 115 della tariffa annessa alle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni governative, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 641, è modificato nei punti 1), 2), 3) e 4) come segue:

N. ord.	Indicazione degli atti soggetti a tasse	Ammontare delle tasse	Modo di pagamento
115	<p>Rilascio di patenti di abilitazione alla guida delle seguenti categorie di veicoli a motore, di motoscafi e di imbarcazioni a motore:</p> <p>1) Motoveicoli di peso a vuoto superiore a 4 quintali; autovetture, autoveicoli per trasporto promiscuo, autocarri ed autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici di peso complessivo a pieno carico non superiore a 35 quintali anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non sia leggero ma che non ecceda il peso a vuoto del veicolo trainante e purchè il totale dei pesi complessivi a pieno carico dei due veicoli non superi 35 quintali (lettera B, articolo 80 testo unico 15 giugno 1959, n. 393)</p> <p>— con o senza certificato di abilitazione professionale</p> <p>— taxa annuale . . . . .</p> <p>2) Autocarri ed autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici, di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e trattori stradali, anche se trainanti un rimorchio leggero (lettera C, articolo 80 succitato testo unico)</p> <p>— con o senza certificato di abilitazione professionale</p> <p>— taxa annuale . . . . .</p> <p>3) Autobus, anche se trainanti un rimorchio leggero (lettera D, articolo 80 succitato testo unico)</p> <p>— con o senza certificato di abilitazione professionale</p> <p>— taxa annuale . . . . .</p> <p>4) Autoveicoli appartenenti alle categorie B, C o D per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato quando trainano un rimorchio che non rientra fra quelli indicati in ciascuna delle precedenti categorie; autosnodati purchè il conducente sia già abilitato per autoveicoli appartenenti rispettivamente alle categorie C o D (lettera E, articolo 80 succitato testo unico)</p> <p>— con o senza certificato di abilitazione professionale</p> <p>— taxa annuale . . . . .</p>	<p>6.000</p> <p>la stessa taxa di cui sopra</p> <p>5.000</p> <p>la stessa taxa di cui sopra</p> <p>4.000</p> <p>la stessa taxa di cui sopra</p> <p>4.000</p> <p>la stessa taxa di cui sopra</p>	<p>ordinario con marche</p> <p>ordinario con marche</p> <p>ordinario con marche</p> <p>ordinario con marche</p>

*Note:* La taxa di rilascio deve essere assolta mediante versamento in c/c postale intestato al competente ufficio del registro per le tasse sulle concessioni governative di Roma.

La taxa annuale da assolversi mediante applicazione di marche sul documento, può essere corrisposta, anzichè entro il 31 gennaio dell'anno in cui si riferisce, entro il mese di febbraio da coloro che hanno corrisposto il tributo per l'anno precedente.

La taxa annuale non è dovuta da chi non intende usufruire della patente durante l'anno.

La taxa annuale si riscuote a mezzo di apposite marche recanti impresso l'anno di validità e che dovranno essere applicate sulla patente di guida ed annullate a cura del contribuente.

Il certificato di abilitazione professionale non è soggetto al pagamento di alcuna taxa di concessione governativa.

Per le tasse corrisposte per il periodo annuale in corso alla data di entrata in vigore della presente legge non è dovuta integrazione, nè si fa luogo al rimborso delle eventuali differenze.

(È approvato).

## Art. 10.

Gli articoli 5, 7 e 8 della legge 14 febbraio 1958, n. 138, non si applicano al personale viaggiante adibito al trasporto di persone in servizio di linea il cui percorso supera i 50 chilometri.

(È approvato).

## Art. 11.

Le somme indicate nell'articolo 138, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che il trasgressore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta la contravvenzione per la quale è stabilita la sola pena dell'ammenda fino a lire 10.000, 20.000, 40.000 e 50.000, sono elevate, rispettivamente, a lire 2.000, 5.000, 10.000 e 12.000 quando sia conducente di veicoli a motore, e a lire 1.000, 2.000, 4.000 e 6.000 negli altri casi.

Per le altre contravvenzioni indicate nel suddetto articolo 138, terzo comma, il contravventore è ammesso a pagare nei termini e con le modalità di cui al comma medesimo e al successivo quarto comma una somma corrispondente, rispettivamente, alla quarta parte e alla metà del massimo della pena stabilita per la contravvenzione stessa.

Analoga elevazione è stabilita per le medesime sanzioni pecuniarie depenalizzate ai sensi della legge 3 maggio 1967, n. 317.

Se le sanzioni pecuniarie riguardano le infrazioni alle ordinanze adottate dai comuni ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, intese a stabilire divieti o limitazioni di fermata o di sosta dei veicoli su ciascuna strada o tratto di essa, o le infrazioni ai divieti di sosta previsti dall'articolo 115, il trasgressore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta l'infrazione, la somma di lire 5.000.

In tutti i casi in cui la sanzione pecuniaria minima prevista dalle presenti norme è indicata in lire 10.000 e la massima in non meno di lire 40.000, la sanzione pecuniaria minima è elevata a lire 15.000.

(È approvato).

## Art. 12.

Il termine di trenta giorni stabilito dall'articolo 141, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, entro il quale debbono essere notificati al trasgressore gli estremi dell'accertamento dell'infrazione non contestata immediatamente, è elevato a giorni 90.

Analoga elevazione è stabilita per il termine previsto dall'articolo 7 della legge 3 maggio 1967, n. 317.

(È approvato).

## Art. 13.

*(Disposizioni transitorie per la disciplina delle patenti di guida).*

Ai conducenti degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone per la cui guida è richiesto, ai sensi dell'articolo 80, nono comma, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della presente legge, il certificato di abilitazione professionale e che siano già in possesso della patente di guida prescritta alla data di entrata in vigore della presente legge, il certificato di abilitazione professionale viene rilasciato, a domanda, senza formalità di esami o particolari accertamenti; le modalità sono stabilite con il decreto ministeriale previsto dall'articolo 80, decimo comma, nel testo sostituito dall'articolo 2 della presente legge.

Con lo stesso o con altro decreto, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile stabilisce i termini per la presentazione delle domande in modo da graduare nel tempo il rilascio dei certificati.

I titolari di patente della categoria A e i titolari di patenti delle categorie B, C, D, che alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano compiuto i 21 anni, possono, fino ad un anno dopo la suddetta data, guidare, rispettivamente, i motoveicoli e gli autoveicoli di cui all'articolo 80, comma settimo, nel testo sostituito dall'articolo 2 della presente legge, senza essere sottoposti all'ac-

certamento di cui all'articolo 81, terzo comma, lettera b).

L'accertamento delle caratteristiche previste dall'articolo 80 per i motoveicoli già immatricolati alla data di entrata in vigore della presente legge e per quelli che saranno immatricolati entro un anno dalla suddetta data è effettuato in base alla cilindrata indicata nella carta di circolazione.

L'accertamento delle caratteristiche previste dall'articolo 80 per le autovetture e gli autoveicoli già immatricolati alla data di entrata in vigore della presente legge e per quelli che saranno immatricolati entro un anno dalla suddetta data è effettuato in base al quoziente fra la potenza massima e il peso complessivo indicati nella carta di circolazione.

I valori limite indicati negli articoli 79 e 80 sono sostituiti dal quoziente 100 CV/tonn., calcolato in base al criterio di cui al precedente comma.

Le patenti di categoria A, B, C, D, E, F, rilasciate sino alla data di entrata in vigore della presente legge, sono valide per la guida delle corrispondenti categorie di veicoli indicate nel secondo comma dell'articolo 80 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito con l'articolo 2 della presente legge.

Le patenti di cui al comma precedente sono sostituite con le patenti conformi alle nuove norme all'atto della conferma di validità di cui all'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, o in ogni altra occasione in cui si debba procedere alla sostituzione del documento.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Premettere il seguente comma:* « Le disposizioni di cui all'articolo 79, terzo comma, lettera a), nel testo sostituito dall'articolo 1 della presente legge, — si applicano a partire dal primo gennaio 1977 ».

*Sopprimere i commi terzo, quarto e sesto.*

Poichè anche questi emendamenti sono da ritenere preclusi, metto ai voti l'articolo nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

*(È approvato).*

#### Art. 14.

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

*(È approvato).*

**P I S C I T E L L O .** Dichiaro il voto contrario del Gruppo comunista, in quanto questa insistenza del Governo non ci è sembrata nè giusta nè opportuna e contro di essa esprimiamo la nostra viva preoccupazione.

**S A N T A L C O .** Votiamo a favore per i motivi che ho ampiamente esposto nei miei interventi.

**C R O L L A L A N Z A .** Per i motivi già illustrati in precedenza, voterò contro.

**G R O S S I .** Per i motivi già detti in precedenza, voterò anch'io contro il provvedimento.

**P R E S I D E N T E .** Metto allora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 14.*