

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

56° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 LUGLIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio:

« Modifica dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62 » (1648) (D'iniziativa dei senatori Santalco ed altri):

PRESIDENTE	Pag. 909, 912, 913 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES	912, 914, 915 e <i>passim</i>
CEBRELLI	918
CROLLALANZA	913, 915, 916 e <i>passim</i>
GROSSI	912
MADERCHI	913, 914, 915 e <i>passim</i>
PISCITELLO	912 919
PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	912, 914, 915 e <i>passim</i>
SANTALCO	913, 914, 915 e <i>passim</i>
SANTI, relatore alla Commissione	910, 912 914 e <i>passim</i>
SANTONASTASO	916

La seduta ha inizio alle ore 12,15.

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

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Modifica dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62 » (1648), d'iniziativa dei senatori Santalco ed altri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presiden-

te della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62 », d'iniziativa dei senatori Santalco, Martinelli e Santi.

Poichè sono trascorsi i termini regolamentari senza che le Commissioni 10ª e 12ª abbiano espresso il loro parere, ai sensi dell'articolo 37, comma secondo, del Regolamento possiamo procedere alla discussione del disegno di legge.

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

S A N T I, *relatore alla Commissione.*
Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, nella seduta del 7 febbraio 1974 un comitato ristretto, di cui facevano parte rappresentanti di tutti i Gruppi politici, nominato dalla nostra Commissione per approfondire i vari aspetti del disegno di legge n. 1392, poi divenuto legge 14 febbraio 1974, n. 62 — concernente la modifica a taluni articoli del codice della strada, anche in relazione alle norme previste dal Regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 — aveva proposto all'unanimità una serie di emendamenti al testo di quel disegno di legge che ci perveniva dall'altro ramo del Parlamento notevolmente modificato rispetto al testo originario.

L'oggetto di quest'ultimo era il recepimento nella nostra legislazione del Regolamento CEE sopra citato, relativo ad un problema di carattere sociale, alla tutela cioè dei diritti autotrasportatori che svolgevano la loro attività in campo internazionale; in particolar modo si voleva tutelare il lavoro dei diciottenni, stabilendosi tra l'altro l'obbligo del libretto personale di circolazione. Nel corso della discussione svoltasi in quella occasione alla Camera dei deputati si ritenne opportuno introdurre una serie di emendamenti relativi a vari articoli del codice della strada in base ai quali, attenendosi al criterio anagrafico dell'età, si portava a 21 anni il limite minimo per condurre motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc e a 65 anni (a 60 anni per i guidatori di autobus e di altri veicoli adibiti al trasporto di persone) il limite massimo per i guidatori di

autopubbliche in servizio di piazza. Agli ultrasessantacinquenni, inoltre, veniva inibito di guidare autovetture con velocità massima superiore ai 180 km. orari.

L'introduzione di questa disposizione non venne considerata equa dal comitato ristretto, non solo in quanto il dato anagrafico era insufficiente per stabilire l'effettiva capacità di conduzione dei veicoli in questione, ma soprattutto per le delicate conseguenze di carattere sociale: l'applicazione di quella norma avrebbe infatti determinato, dall'oggi al domani, la perdita dell'unica fonte di sostentamento per alcune categorie, quali quelle dei tassisti e degli autotrasportatori.

Tuttavia, non fu possibile accogliere gli emendamenti proposti dal Comitato ristretto, tendenti appunto ad ovviare a taluni dei più gravi inconvenienti cui avrebbe dato luogo l'accoglimento del testo approvato dall'altro ramo del Parlamento, poichè il Governo, nella seduta del 7 febbraio scorso, fece presente che l'imminenza di alcune scadenze comunitarie rendeva necessaria una sollecita definizione dell'*iter* del provvedimento allo scopo di adeguare tempestivamente l'ordinamento italiano a quello comunitario ed impedire l'eventuale applicazione di sanzioni da parte della Corte di giustizia delle Comunità.

La Commissione, pertanto, si trovò costretta ad accettare, suo malgrado, le sollecitazioni del Governo ed approvò il provvedimento nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati, riservandosi però di apportarvi quanto prima delle modifiche. Si sperava che dette modifiche potessero essere presentate in sede di esame della riforma del codice della strada, ma la presa di posizione generale dell'opinione pubblica e soprattutto della categoria dei tassisti ha indotto i senatori Santalco, Martinelli e me stesso a non attendere oltre e a predisporre il presente disegno di legge, che intende soprattutto mitigare quelle norme particolarmente severe nei confronti dei guidatori ultra sessantacinquenni e specialmente dei tassisti e degli autotrasportatori.

Il disegno di legge in esame era originariamente composto di un solo articolo: peraltro, ragioni di tecnica legislativa rendono

necessaria una più ampia sua articolazione di cui do lettura:

Art. 1.

I commi terzo e settimo dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti rispettivamente dai seguenti:

« Per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, occorre non aver superato i 60 anni di età.

Il minore degli anni 21 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15 mila a lire 50 mila ».

Art. 2.

Il terzo comma dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 3 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

« L'accertamento delle condizioni psico-fisiche, psico-tecniche ed attitudinali è effettuato da Commissioni mediche provinciali nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio di piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici;

c) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;

d) di coloro per i quali è fatta richiesta al Prefetto e dall'Ufficio provinciale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Art. 3.

Al quarto comma dell'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 6 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è aggiunto il seguente periodo: « Detto accertamento biennale dovrà effettuarsi anche nei confronti di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio di piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici ».

A noi pare che con tali articoli (con i quali, fermo rimanendo solo il limite dei 60 anni di età per la guida di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati ed autosnodati adibiti al trasporto di persone, si subordina ad un'apposita visita medica biennale, tendente ad accertare la sussistenza delle condizioni psico-fisiche ed attitudinali, il mantenimento delle concessioni di guida per coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio di piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore ai 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati adibiti al trasporto di cose, nonché macchine operatrici, si vengano senz'altro a superare talune delle più gravi conseguenze determinate dal mancato accoglimento degli emendamenti proposti dal Comitato ristretto in occasione della discussione della legge n. 62 del 1974.

Pertanto, mentre rinnovo al rappresentante del Governo la sollecitazione perchè venga al più presto predisposta la revisione del codice della strada ed in quella sede possano così essere definiti globalmente tutti i problemi sorti dalla sua applicazione, anche in connessione con i rapporti che l'Italia ha con gli altri Paesi dell'Europa, invito gli onorevoli colleghi a voler approvare senza indugio il disegno di legge nel nuovo testo proposto.

8ª COMMISSIONE

56° RESOCONTO STEN. (4 luglio 1974)

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

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero fare una considerazione al di fuori dell'argomento di cui ci stiamo occupando.

In particolare, voglio far presente che quando mi si sollecita per una pronta riforma del codice della strada, ci si dovrebbe rendere conto che in questa materia esiste una grossa anomalia. Infatti, ai tempi in cui il senatore Togni era Ministro dei lavori pubblici ed il senatore Angelini Ministro dei trasporti, l'Ispettorato per la circolazione non si sa perchè, venne trasferito al Ministero dei lavori pubblici che si occupa di tutt'altre cose. A causa della rivalità fra i vari Ministeri, o meglio fra le varie burocrazie ministeriali, non riusciamo però — a meno che non siate voi, Parlamento, a deciderlo — a recuperare detto Ispettorato: questo evidentemente determina una serie di inconvenienti, perchè funzionari che non sono molto esperti in questa materia o che comunque non hanno contatti con tutto quanto riguarda i trasporti, che fa capo appunto al relativo Ministero, hanno la competenza primaria mentre noi abbiamo solamente una competenza secondaria. Il giorno in cui il Parlamento deciderà di restituire l'Ispettorato della circolazione al Ministero dei trasporti sarà molto più facile — è chiaro — eliminare tutti gli inconvenienti che ne sono derivati ed operare adeguatamente come una volta in questa materia.

A V E Z Z A N O C O M E S . Gradirei alcuni chiarimenti dall'onorevole relatore. Innanzi tutto vorrei sapere da dove deriva il secondo comma dell'articolo 1, relativo alla sanzione per il minore degli anni 21 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc.

S A N T I , *relatore alla Commissione*.

È conseguente alla eliminazione in via generale del limite di 65 anni di età. Il comma settimo dell'articolo 79 del codice della strada, modificato dell'articolo 1 della legge, più

volte citata n. 62, infatti, recitava: « Il minore degli anni 21 e colui che ha superato gli anni 65 .. ».

A V E Z Z A N O C O M E S . Bene. Desidero inoltre richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che il presente disegno di legge intende venire incontro a coloro che sono in servizio pur avendo superato i 65 anni di età, senza però prevedere un limite massimo per la guida di veicoli di grosse dimensioni destinati al trasporto di cose e di autovetture in servizio di piazza. Riterrei quindi opportuno stabilire un termine generico (73-75 anni) ad evitare che sia consentito esercitare, ad esempio, l'attività di tassista a persone ormai prive di riflessi.

P I S C I T E L L O . L'osservazione fatta dal senatore Avezzano Comes indubbiamente fa riflettere: sarebbe opportuno pertanto trovare una saggia soluzione.

Vorrei porre l'accento peraltro sulla necessità di salvaguardare anche i diritti di coloro ai quali, a seguito dell'applicazione della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono state ritirate le concessioni di guida. A tale scopo propongo un emendamento tendente ad aggiungere all'articolo 1 il seguente comma: « La presente norma si applica anche nei confronti di coloro che abbiano superato il 65° anno di età nel periodo di tempo intercorrente tra la data di entrata in vigore della legge 14 febbraio 1974, n. 62, e l'entrata in vigore della presente legge ».

P R E S I D E N T E . Questo emendamento non è necessario perchè è evidente, per la successione delle leggi nel tempo, che la legge successiva abroga quella precedente.

P I S C I T E L L O . Quanto dice l'onorevole Presidente mi sembra logico, però i tassisti non sono soltanto titolari della patente di guida, ma hanno anche una licenza, una concessione che è stata loro ritirata.

G R O S S I . Non è una cosa così semplice come pare, ci sono norme che regolano il numero delle licenze nei comuni.

8^a COMMISSIONE

56° RESOCONTO STEN. (4 luglio 1974)

Una modificazione che a suo tempo avevamo cercato di attuare nella Sottocommissione, non riuscendovi, talchè oggi occorre approvare questo disegno di legge, era la seguente: siccome si presuppone che i lavoratori debbano avere l'obbligo e il diritto di andare in pensione ad una certa età, avevamo suggerito di stabilire il limite di 65 anni, età equa sia per andare in pensione che per la sicurezza di guida. Perchè i tassisti devono andare in pensione a 70 anni e non a 65 anni come gli altri lavoratori?

Per risolvere il problema di coloro che erano alle soglie dei 65 anni, in Sottocommissione proponemmo di tollerare che, in sede di applicazione della legge, per 2 o 3 anni le cose restassero come erano.

La vostra proposta va molto più avanti, non si tiene conto che, al limite, si può consentire la guida senza limiti di età.

P R E S I D E N T E . Quindi lei, onorevole Grossi, è favorevole ad un emendamento che ripristini i diritti di coloro i quali, a seguito dell'applicazione della legge 16 febbraio 1974 n. 62, sono stati dichiarati inidonei alla guida.

Una soluzione potrebbe essere la seguente: sottoporre a visita medica i conducenti in questione.

M A D E R C H I . La visita medica non risolve questo problema perchè si tratta di patenti speciali.

P R E S I D E N T E . Non ho finito, senatore Maderchi: mi riferisco ai conducenti ultrasessantacinquenni che guidano autovetture private. Per gli altri dovremo fare di più; per coloro che guidano un mezzo pubblico si dovrà imporre un limite di età, almeno questa è la proposta del senatore Grossi.

M A D E R C H I . Se richiediamo una visita medica che accerti i requisiti psico-fisici, può darsi che una persona a 65 anni sia idonea e a 40 no.

P R E S I D E N T E . Mi proponevo di chiarire in sintesi il parere del senatore Grossi.

C R O L L A L A N Z A . Se non sbaglio, gli articoli sono stati concordati con i funzionari del Ministero, i quali, tenuto conto degli inconvenienti che si sono verificati, hanno trovato un *modus vivendi* tale da risolvere il problema dei tassisti mediante accertamento, attraverso la visita medica periodica, delle condizioni psico-fisiche dei conducenti di auto pubbliche. Perchè vogliamo stabilire limiti di età? Ci può essere un tassista che all'età mia può guidare benissimo ancora il taxi, viceversa un altro a 45 anni potrebbe non avere i requisiti prescritti per guidare tale mezzo di trasporto. Lascerei quindi, così come è stato proposto, il comma che riguarda i tassisti.

Volevo poi chiedere un chiarimento circa il vecchio testo: è rimasta la disposizione generale che vieta agli ultrasessantacinquenni di guidare macchine che sviluppino velocità al di sopra dei 180 Km. orari?

S A N T A L C O . No. Il divieto, contenuto nell'articolo 79 del testo unico sulla circolazione stradale, quale modificato dall'articolo 1 della legge n. 62, non figura più nel nuovo testo del citato articolo 79 da noi proposto.

Colgo l'occasione per sottolineare l'urgenza del provvedimento, soprattutto per i tassisti ultrasessantacinquenni i quali vengono perseguiti dai vigili urbani, dalla polizia stradale, e questi sventurati sono allo sbaraglio; di solito si tratta di poveri pensionati della previdenza sociale con 30.000 lire mensili di pensione.

Il disegno di legge che io, assieme al Presidente e al senatore Santi, ho avuto l'onore di presentare è stato modificato con degli emendamenti concordati con il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; credo, però, che le perplessità che ha espresso l'onorevole Avezzano Comes, non sono state superate con la presentazione degli emendamenti, perchè, mentre il testo del disegno di legge prevede per coloro i quali hanno superato i

8ª COMMISSIONE

56° RESOCONTO STEN. (4 luglio 1974)

65 anni la possibilità di guidare anche autotreni, con gli emendamenti presentati questa possibilità verrebbe solo limitata.

A V E Z Z A N O C O M E S. Onorevole Presidente, all'articolo 2 lettera b) si parla di autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici; si tratta di mezzi di trasporto pesanti, coloro che hanno superato i 65 anni non sono in grado di guidarli.

S A N T A L C O Onorevole Avezzano Comes, è necessario un emendamento all'emendamento, siamo d'accordo; possiamo eliminare il riferimento agli autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, ed alle macchine operatrici. Apportata questa modifica, ritengo però che il resto dell'articolo 2, lettera b), si possa lasciare così come è.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Ho l'impressione che nei colloqui intercorsi tra i colleghi senatori ed i funzionari del Ministero non vi sia stata quella perfetta corrispondenza che era auspicabile, per cui qualche norma non è del tutto comprensibile. Io stesso, se in questo momento dovessi pronunciarmi, rimarrei un po' perplesso, perchè nel nuovo testo dell'articolo 1, ad esempio, si dice che occorre non aver superato i 60 anni di età; poi, invece, all'articolo 2, si parla di 65 anni, senza fare alcun cenno di ciò che accade tra i 60 e i 65 anni.

Non è che io voglia proporre un rinvio a lunga scadenza, perchè mi rendo conto delle esigenze prospettate; ma vorrei almeno che mi si desse la possibilità di chiedere ai funzionari del mio Ministero su quale base hanno realizzato questa intesa. Non intendo, ripeto, sabotare l'approvazione del disegno di legge, ma non vorrei neppure che si approvasse per la fretta, qualche norma inesatta o che potrebbe, comunque, dar luogo a controverse interpretative

S A N T I, *relatore alla Commissione.* Dagli interventi svolti dai colleghi mi sem-

bra che siano emersi alcuni problemi. Il primo è quello relativo al ripristino dei diritti dai quali erano decaduti i guidatori di auto per servizio pubblico a seguito dell'emanazione della legge 14 febbraio 1974, n. 62. Ed in proposito è stato chiesto: è necessario inserire un dispositivo per assicurare il ripristino dei precedenti diritti? La risposta è che l'attuale disegno di legge in discussione è sufficiente sotto questo aspetto; di conseguenza, non si presenta la necessità dello emendamento proposto dal senatore Piscitello.

M A D E R C H I. Ma si tratta della licenza comunale che è decaduta e deve essere rinnovata!

S A N T I, *relatore alla Commissione.* Si tratta di un atto amministrativo che non ha nulla a che vedere con il dispositivo di legge.

M A D E R C H I. Ma se il comune non vuole dare la concessione è libero di non darla.

S A N T I, *relatore alla Commissione.* Circa il problema del diverso limite di età per i trasportatori di persone e i trasportatori di cose, faccio notare che il limite massimo di età è una novità legislativa, perchè nell'ambito del MEC è previsto soltanto un limite minimo, stabilito dal Regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969. Perchè è stata portata a 65 anni di età la possibilità di guidare autotrasporti di notevole consistenza? I motivi sono due: uno di carattere generale ed uno di carattere specifico. Siamo, cioè, carenti nel campo degli autotrasportatori e non possiamo permetterci di falciare ulteriormente questa categoria di persone; d'altra parte, pensiamo che ai fini della tutela pubblica sia sufficiente sottoporre la categoria interessata all'obbligo della visita medica.

Per queste considerazioni, sostengo ancora la validità dell'articolo 2 il quale prevede appunto che coloro i quali abbiano superato i 65 anni e siano stati assoggettati a visita me-

dica possano guidare i mezzi di cui si è parlato.

Non avrei altro da aggiungere, se non una precisazione. Qualcuno ha chiesto: qual è la sostanza del presente disegno di legge? La sostanza risiede nella sostituzione del terzo comma dell'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, che espressamente dice:

« Chi guida veicoli a motore non può aver superato:

a) anni 65 per guidare motocarrozette ed autovetture in servizio da piazza; motoveicoli di cilindrata superiore a 350 centimetri cubici; 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 ».

Ora, mentre è stato mantenuto fermo il limite di 60 anni per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, è stato invece soppresso il divieto di cui alla lettera a). Conseguentemente alla soppressione di questo divieto è stato modificato, come ho detto, il settimo comma dello stesso articolo che recita: « Il minore degli anni 21 e colui che ha superato gli anni 65 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 centimetri cubici è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15.000 a lire 50.000 ».

M A D E R C H I . Le proposte avanzate, a mio parere, non risolvono il problema più grosso, che è quello degli autisti di piazza sessantacinquenni, che sono stati messi fuori servizio e non potranno essere reintegrati nei loro diritti, perchè si tratta di un numero chiuso di concessioni già ritirate e in ordine alle quali non abbiamo il potere di intervenire d'autorità presso i comuni per imporre questa o quella soluzione.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se siamo d'accordo, possiamo benissimo aggiungere una norma la quale preveda che la licenza comunale per i servizi di piazza, già ritirata in base al dispositivo della precedente legge, venga rilasciata ai titolari, se necessario in soprannumero.

Siccome siamo stati noi, Parlamento, a danneggiare i gestori di autovetture in servizio di piazza, approvando una disposizione che i comuni hanno osservato, siamo ancora noi che con la presente norma autorizziamo i comuni stessi a rilasciare nuovamente la licenza.

M A D E R C H I . Questa può essere una strada, ma non so che cosa significhi nei confronti dei comuni una norma del genere.

S A N T A L C O . Proporrei un articolo aggiuntivo del seguente tenore:

« Ai titolari di licenza comunale per i servizi da piazza, ai quali sia stata revocata in conseguenza dell'applicazione della legge 14 febbraio 1974, n. 62, la licenza comunale, la medesima può essere nuovamente rilasciata anche in soprannumero a quello stabilito con delibera comunale, purchè esistano i prescritti requisiti ».

A V E Z Z A N O C O M E S . Io continuo a rimanere perplesso nei confronti dell'articolo 2. Dichiaro pertanto di essere favorevole, per quanto riguarda il punto b) di tale articolo, solo alla prima parte, a quella cioè che termina con le parole « in servizio di piazza », mentre ritengo che la restante parte non debba essere neppure presa in considerazione.

Propongo inoltre che sia indicato un limite massimo di 70 anni per la guida di queste autovetture, limite oltre il quale non mi sentirei veramente di assumere la responsabilità di una decisione.

C R O L L A L A N Z A . Ma il limite massimo non è previsto nella legislazione di nessun Paese. Ed il codice della strada ita-

8ª COMMISSIONE

56° RESOCONTO STEN. (4 luglio 1974)

liano si deve adeguare a quello internazionale.

A V E Z Z A N O C O M E S. Insisto col dire che non è possibile ammettere dei guidatori di 75 anni di età: anche se l'esito della visita medica dovesse essere favorevole, io non me la sentirei in coscienza di affidare, ad esempio, un autosnodato ad un uomo di 75 anni. Mi asterrò pertanto dalla votazione: non avrò almeno la responsabilità di quanto si vuole approvare.

M A D E R C H I. Concordo con quanto testè detto dal senatore Avezzano Comes.

S A N T O N A S T A S O. Anch'io sono d'accordo con i rilievi fatti dall'onorevole collega.

P R E S I D E N T E. Il senatore Avezzano Comes, in definitiva, propone un emendamento all'articolo 2 tendente a sopprimere al punto *b*) le ultime tre righe e precisamente le parole: « autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici; ».

A V E Z Z A N O C O M E S. Esatto.

C R O L L A L A N Z A. Ricordo a coloro che fecero parte del Comitato ristretto che, a suo tempo, si occupò delle modifiche eventuali da apportare al testo del disegno di legge pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento, che dai funzionari dell'Ispettorato della motorizzazione fu fatto presente che erano in corso (se non sbaglio a Bruxelles riunioni di carattere internazionale, alle quali anche essi partecipavano, intese a coordinare tutti i diversi codici della strada in un unico testo che valesse per tutti i Paesi. Ed è per questo motivo che la revisione del codice della strada, che sembrava dovesse essere conclusa entro breve termine, va invece a passo ridotto, in attesa appunto di recepire di volta in volta quanto viene acquisito come normativa di carattere internazionale.

Ora, io non comprendo per quale motivo, nell'intento di ovviare alle conseguenze della fretta con la quale la Camera dei deputati modificò il testo originario del disegno di legge predisposto dal Governo, poi divenuto legge 14 febbraio 1974, numero 62, che la nostra Commissione — come è stato già rilevato — non potè eliminare, non comprendo dicevo, perchè si debbano introdurre delle norme che sono in pieno contrasto non solo con le legislazioni vigenti in tutti i Paesi del MEC, ma con quella che è la tendenza manifestatasi a livello comunitario circa l'aggiornamento dei codici stradali. È in quella sede, in sede cioè di riforma del codice della strada, che eventualmente potremmo esaminare se, come e quando converrà attenersi a delle norme particolari (esprimo tuttavia seri dubbi sulla possibilità di farlo, essendo l'Italia parte integrante della Comunità europea) o approvare senz'altro il nuovo testo secondo i criteri di carattere generale che vigono nell'ambito della Comunità stessa.

Per questi motivi mi dichiaro contrario a qualsiasi modifica al testo proposto dal relatore.

S A N T I , relatore alla Commissione. Vorrei ribadire quanto ho precedentemente detto e cioè, in relazione all'introduzione di un limite massimo di età, che l'Italia verrebbe ad avere una disposizione di carattere particolare nell'ambito del MEC. In altri termini, se ci arroccassimo sulla determinazione di un limite massimo di età, verremmo meno a quello che è l'indirizzo di carattere generale, con la conseguenza, ad esempio, che gli autotrasportatori stranieri, che possono viaggiare, avendo 75 anni, in tutta l'Europa, giunti in Italia dovrebbero essere fermati.

A V E Z Z A N O C O M E S. Non ne ho visti mai.

S A N T I , relatore alla Commissione. Non si sta facendo qui una questione di fatto, ma una questione di diritto.

A V E Z Z A N O C O M E S . Bisognerebbe vedere a questo punto il diritto internazionale.

S A N T I , relatore alla Commissione. Ed infatti ho già richiamato più volte il Regolamento CEE n. 543, il quale nell'articolo 5, sezione terza, a proposito degli equipaggi, prevede l'età minima ma non prevede l'età massima, poichè il discorso sull'età massima è subordinato a tutta una serie di cautele, tra cui quella della visita medica.

Il discorso insomma è di carattere generale: connesso ad esso vi è peraltro da considerare un discorso di carattere specifico, e cioè che la categoria degli autotrasportatori è estremamente limitata.

Pertanto, che qualcuno possa individualmente essere escluso dal servizio a seguito di visita medica è indubbiamente giusto, mentre, in linea di massima, non è giusto, a mio avviso, che lo stesso avvenga con riferimento ad un dato obiettivo non ricollegato all'abilità di guida del veicolo quale quello della data di nascita.

Il relatore pertanto insiste nell'invitare gli onorevoli colleghi a voler approvare l'articolo proposto.

P R E T I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Per quanto mi riguarda, sono interessato a che venga approvato lo emendamento relativo ai tassisti, che del resto avevo già formulato, ma che il senatore Santalco ha senz'altro concretizzato nella forma migliore.

Per quanto riguarda le diverse opinioni del senatore Santi e del senatore Avezzano Comes, relativamente al limite di età dei conducenti di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di cose, dovrei osservare che il senatore Avezzano Comes ha sostanzialmente ragione quando osserva che persone di 65 anni possono non essere in grado di guidare mezzi di trasporto pesanti; peraltro non si tratta di una generalità di casi, ma di situazioni piuttosto rare.

Ritengo che lo scopo del relatore sia, anzitutto, quello di non creare differenziazioni

con gli altri paesi della Comunità economica europea; in secondo luogo, di permettere la guida di autocarri a quelle 200-300 persone che, pur avendo superato i 65-70 anni, siano in grado di condurre il mezzo, ovviamente con la necessaria cautela.

Io spero che si trovi una intesa tra il senatore Avezzano Comes ed il relatore.

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

Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico

I commi terzo e settimo dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1969, n. 393, e modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti rispettivamente dai seguenti:

« Coloro che abbiano superato i 65 anni di età sono tenuti a sottoporsi ogni due anni, presso le Commissioni medico provinciali di cui al successivo articolo 81, a visita medica che accerti la sussistenza dei requisiti psicofisici, psicotecnici ed attitudinali necessari per la guida di motocarrozette ed autovetture in servizio da piazza; autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali; autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose; autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone; macchine operatrici ».

« Il minore degli anni 21 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 mila ».

Come è noto, il relatore ha proposto un nuovo testo del disegno di legge, composto di tre articoli, in sostituzione dell'articolo unico di cui ho dato lettura.

Se non si fanno osservazioni, resta inteso che si discuteranno gli articoli proposti dal relatore, di cui do lettura:

Art. 1.

I commi terzo e settimo dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti rispettivamente dai seguenti:

« Per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone, occorre non aver superato i 60 anni di età.

Il minore degli anni 21 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15 a lire 50 mila.

(È approvato).

Art. 2.

Il comma terzo dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 3 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

« L'accertamento delle condizioni psico-fisiche, psico-tecniche ed attitudinali è effettuato da Commissioni mediche provinciali nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio di piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici;

c) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;

d) di coloro per i quali è fatta richiesta dal Prefetto e dall'Ufficio provinciale dalla M.C.T.C. ».

Il senatore avezzano Comes ha proposto un emendamento alla lettera b) di tale articolo tendente ai sopprimere le parole: « autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, macchine operatrici ».

SANTALCO. Gli articoli che sono stati formulati, presi in sé e per sé, possono dare veramente l'impressione di trovarci in un labirinto; se leggiamo, però, l'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, che vogliamo sostituire, tutto diventa più chiaro. Ecco perchè le osservazioni del senatore Avezzano Comes, che possono sembrare legittime a prima vista, cambiano aspetto se considerate in rapporto alla legge precedente.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Se nell'articolo 1 diciamo che per guidare autobus, autocarri, eccetera, occorre non aver superato i 60 anni di età e poi, al contrario, togliamo il limite di 65 anni e non assoggettiamo gli interessati all'obbligo della visita medica, è chiaro che diamo loro il diritto di poter guidare senza limite di età e prescindendo anche dal periodico accertamento delle loro condizioni psico-fisiche. Ne consegue che dobbiamo, necessariamente, rinviare l'esame della norma in oggetto, allo scopo di redigere un testo che tenga conto delle osservazioni del senatore Avezzano Comes.

SANTALCO. A mio avviso va bene il testo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. La materia in esame è molto ardua dal punto di vista tecnico; e modificare alcune norme che i funzionari del Ministero competente hanno predisposto può portarci, malgrado la nostra intenzione di migliorare, a varare disposizioni non rispondenti al pubblico interesse.

CEBRELLI. La soluzione migliore è quella di rinviare, anche perchè in queste

8^a COMMISSIONE

56° RESOCONTO STEN. (4 luglio 1974)

condizioni la Camera non farebbe che rimetterci il provvedimento e noi dovremmo occuparci nuovamente del problema.

PISCITELLO. L'urgenza l'avvertiamo tutti, ma d'altra parte bisogna fare delle leggi che siano valide.

SANTALCO. Condivido le preoccupazioni manifestate dal signor Ministro e propongo di costituire un'apposita Sottocommissione che approfondisca, nel più breve tempo possibile, i vari aspetti del provvedimento e predisponga un testo in armonia con la vigente normativa.

COLLANZA. È inutile nominare una Sottocommissione, perchè in occasione della precedente legge la Sottocommissione aveva formulato delle proposte che poi sono state disattese. Comunque, non mi oppongo.

SANTI, *relatore alla Commissione*. Siccome è stato fatto riferimento al gruppo di lavoro che io ebbi l'onore di presiedere, debbo dire che in quella sede tutti chiedemmo all'unanimità l'abolizione dei limiti di età.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, è accolta la proposta del senatore Santalco. La Sottocommissione sarà composta da un rappresentante per ciascun Gruppo parlamentare e dal relatore che la presiederà. Vorrei però che essa fosse pronta a riferire nella seduta di mercoledì prossimo. Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 14,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO