SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 23 APRILE 1959

(14° seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottotobre 1958, n. 956 » (471) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE, relatore Pag. 220, 222, 226, 227	,
237, 238, 240, 242, 248, 249, 252, 256, 257	,
259, 262	2
Angelilli	7
Angelini, Ministro dei trasporti 226, 232, 233	,
235, 238, 241, 242, 246, 248, 249, 251, 258	3
BARDELLINI	3
Buizza	3
Caruso 224, 225, 226, 232, 233, 237, 242	2
Cervellati 237, 238	3
Cornaggia Medici 220	

⁽¹⁾ Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, e ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale con esso approvate ».

CROLLALANZA Pag. 243, 244, 247, 248, 256
DE LUCA 226, 233, 246
DE UNTERRICHTER 234, 237
Fanelli, Sottosegretario di Stato per i
trasporti 236, 251
FOCACCIA
GENCO 235, 238, 240, 245, 249, 256, 259
Gombi 234, 235, 238, 241, 246, 247, 251
MAGLIANO
Ottolenghi 241, 242, 245, 249, 256
RESTAGNO 232, 247, 261
SACCHETTI
SOLARI
Spasari, Sottosegretario di Stato per i
lavori pubblici 232, 249
TARTUFOLI 233, 245
Togni, Ministro dei lavori pubblici. 225, 226,
232, 233, 235, 236, 238, 240, 241, 244, 245,
247, 248, 249, 251, 259, 261

La seduta è aperta alle ore 17.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia,

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Sacchetti, Solari e Tartufoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Gaiani e Romano Domenico sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Caruso e Angelilli.

A norma dell'articolo 31, terzo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Magliano e Cornaggia Medici.

Intervengono i Ministri dei lavori pubblici Togni, dei trasporti Angelini e i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari e per i trasporti Fanelli.

GENCO, ff. Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (471) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE, relatore. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo alla Commissione che nella passata seduta abbiamo approvato i primi 36 punti dell'articolo 1 del disegno di legge in esame.

Prima di continuare l'esame del provvedimento, invito il senatore Cornaggia Medici, estensore del parere della Commissione di giustizia del Senato sul disegno di legge in discussione, intervenuto alla nostra riunione, a dar lettura del parere stesso nella formulazione definitiva.

CORNAGGIA MEDICI. Aderendo all'invito del Presidente, do lettura del parere espresso dalla Commissione di giustizia sul disegno di legge in discussione:

« La vasta e complessa materia della regolamentazione della circolazione ha trovato nel decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, emanato per delega parlamentare, una sua codificazione.

La Camera dei deputati ha però ritenuto di dover provvedere col disegno di legge in esame ad un notevole numero di modifiche.

Sono stati modificati molti articoli, anche d' notevole importanza, riguardanti le dimensioni dei veicoli, il comportamento, le varie autorizzazioni alla guida dei veicoli stessi.

Alla 2ª Commissione perviene ora, perchè esprima il suo parere, il così detto Codice della strada, con le modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

La materia, si ripete, è estremamente complessa e richiederebbe un numero considerevole di sedute da dedicare all'esame delle norme emanate e delle norme modificatrici sotto il profilo giuridico e pertanto di competenza della 2ª Commissione.

Ma occorre osservare che il Codice della strada, qualora non fosse modificato entro gli ultimi giorni dell'aprile 1959, entrerebbe in vigore nel suo testo originario, al quale senza dubbio gli emendamenti votati dalla Camera dei deputati hanno recato un sicuro miglioramento.

Sarebbe anche, nella ristrettezza di tempo, difficile poter far varare dal Parlamento una nuova proroga.

Pertanto, tenuto presente che è tempo che un nuovo Codice della strada entri in vigore, sia per dare una nuova disciplina alla circolazione, sia per cercare di infrenare quelle forme di spavalderia circolatoria che creano tanti danni alle persone ed alle cose, la Commissione di giustizia ha ritenuto, dopo un preesame delle norme, di autorizzare il sottoscritto estensore ad esprimere in via di massima parere favorevole sul complesso delle norme, pur affermando il principio che dopo la sperimentazione del Codice si possa pervenire, con le normali forme legislative, alla modifica di istituti che l'esperienza concreta e l'applicazione obiettiva rilevassero insufficienti od inopportuni.

Durante la discussione del disegno di legge sul quale la 2^a Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sono state fatte utili osservazioni da parte degli onorevoli Sottosegretari di Stato Scalfaro, per l'inter-

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

no, e Spallino, per la giustizia e, oltre che dall'onorevole Presidente, dagli onorevoli senatori commissari Tessitori, Jodice, Gramegna, Cemmi e Caruso, le cui osservazioni più sotto riporteremo concretamente e che potranno essere tenute presenti in sede di emanazione delle norme regolamentari.

Innanzitutto l'onorevole Sottosegretario Scalfaro ha chiaramente messo in rilievo come i provvedimenti definitivi circa la sospensione e la eccezionalissima revoca della patente a seguito di fatti pei quali sorga procedimento penale, sono di assoluta competenza dell'Autorità giudiziaria.

Rimane invece all'Autorità amministrativa, cioè al prefetto, la sospensione o la revoca della patente per il venir meno di condizioni essenziali, onde il titolare possa conservarne l'utilizzazione ed il possesso.

L'onorevole Sottosegretario di Stato Spallino ha fatto presente come sia non accettabile il comma aggiunto dalla Camera dei deputati all'articolo 82 che consente, dopo il rilascio della patente, l'accertamento dei requisiti morali, che dovrebbero invece essere previamente accertati.

Lo stesso onorevole Sottosegretario ha fatto presente che l'ultimo comma dell'articolo 133, modificato, introduce una formula che non esiste nel nostro ordinamento giuridico, cioè quella dell'arresto preventivo; essendo inaccettabile l'arresto da parte della pubblica sicurezza o di altre autorità di polizia al di fuori della mera flagranza.

L'onorevole Commissario senatore Tessitori ha fatto presente come il limite di velocità di soli 50 chilometri orari nei centri abitati darà luogo ad estreme difficoltà di accertamento in sede giudiziaria per la valutazione soggettiva di detti limiti sempre discordante e che solo dall'applicazione di strumenti ad hoc potrebbe essere oggettivizzata.

L'onorevole senatore Jodice ha espresso le sue perplessità sui poteri dei prefetti in materia di sospensione e revoca della patente e, in sede di articolo 133, ha affermato che sia incostituzionale l'ultimo comma, in quanto il conducente potrebbe essere fuggito preso da paura o per altra ragione, pur non avendo provocato lesioni alle persone.

Il Commissario onorevole senatore Gramegna ha pure espresso dei dubbi sul potere del prefetto di revoca della patente quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali.

Ha fatto pure presente il senatore Gramegna, in sede di articolo 91, che le violazioni considerate nelle lettere a), b) e c) del terzo comma sono di troppo lieve entità per dar luogo alla sospensione della patente.

Ha fatto pure presente l'opportunità che venga abolito in linea generale il limite minimo fissato per le penalità e che venga invece usata la forma « fino a... » onde evitare che siano posti sullo stesso piano il bracciante conduttore di una motoretta con la quale si reca dalla sua residenza sul campo del proprio lavoro agricolo e il proprietario, per esempio, di un grosso autotreno, il quale pure violando la stessa norma crea una pericolosità ben maggiore.

Il senatore Cemmi, anche per la sua esperienza di notaio e per la sua residenza in una vallata lungo la quale si trovano 24 agglomerati comunali, alcuni dei quali di notevolissima lunghezza, fino a 2 chilometri, ha fatto presente come il limite di velocità di 50 chilometri all'ora nei centri abitati sia troppo basso, soprattutto se si tenga presente l'esigenza, per alcune categorie professionali, di spostarsi con urgenza.

Si è auspicato, pertanto, che in sede regolamentare sia ristretto il concetto di centro abitato e che la segnaletica sia ben visibile. Altrimenti la velocità commerciale degli automezzi o media, come si suole dire, risulterebbe troppo bassa.

A questo specifico oggetto l'estensore di questo parere aveva fatto presente che la realizzazione del sistema autostradale potrà ridurre l'inconveniente stesso, pur riaffermando il sottoscritto estensore che il metodo preferibile sia sempre quello della velocità non prefissata aritmeticamente, ma soltanto modulata in relazione al veicolo usato, alla sua frenatura, al suo peso, alle sue caratteristiche di maneggevolezza, all'abilità del conduttore, alle condizioni della strada, andamento, calibri, tipo di manto e all'affollamento della stessa; nonchè alle condizioni di

7^a Commissione (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

visibilità; alla presenza o meno di abitazioni, scuole od altro, lungo la via.

Il Commissario senatore Picchiotti ha auspicato che attorno alle borgate e alle città vengano create strade di circolazione autonome.

A questo punto è auspicabile che, in sede regolamentare, le vie di penetrazione verso il centro non siano mai considerate come centro e che pertanto ivi la velocità non sia prefissata e ridotta.

L'onorevole senatore Caruso ha fatto presente lo squilibrio fra le sanzioni per l'uso illecito di proiettori abbaglianti ed il sorpasso in condizioni di non pericolosità.

Lo stesso onorevole senatore ha fatto presente l'inconveniente dell'obbligo dello scarico immediato delle merci eccedenti il carico massimo e l'opportunità che sia consentito di depositarle, essendo assurdo che vengano calate sulla pubblica via, in un magazzino normalmente usato allo scopo dagli esercenti l'autotrasporto di merci.

Ha pure auspicato che le pene per questa infrazione siano ridotte.

La Commissione, sentito anche l'onorevole senatore Magliano suo Presidente, ha comunque stabilito che l'estensore trasmettesse alla Commissione competente un parere favorevole in linea di massima.

E l'estensore del parere si permette di aggiungere a titolo personale che dopo quasi 26 anni dall'entrata in vigore del decreto-legge 8 dicembre 1933, n. 1740, era venuta l'ora di creare finalmente un testo unico delle norme circolatorie, sia perchè in questi 26 anni moltissimo si è mutato nella tecnica della progettazione e della costruzione dei veicoli semoventi, sia perchè la tecnica stessa della costruzione delle strade è di tanto cambiata.

L'obbligo poi per il nostro Paese di adeguarsi alle norme stabilite dalla Convenzione ginevrina costringeva il Parlamento e il Governo italiano a provvedere ad un adeguamento non più dilazionabile.

Altre volte anche l'estensore del presente parere aveva fatto notare avanti l'Assemblea la disparità tra le norme nazionali e quelle convenzionali di ordine internazionale.

Una nuova realtà, l'Europa unita, esige adeguamento e uniformità.

Per queste esigenze di codificazione, di adeguamento, di armonizzazione, la 2ª Commissione esprime, in linea di massima, parere favorevole all'approvazione del disegno di legge di cui trattasi, non senza segnalare, come abbiamo fatto sopra, le osservazioni prospettate nel corso della discussione: di tali osservazioni si terrà il debito conto in sede di regolamento di esecuzione ed anche al fine di predisporre delle nuove modificazioni da portare, alla luce dell'esperienza, con leggi successive.

Una delle caratteristiche della legislazione è quella, piuttosto, di regolamentare i fenomeni già verificati, non quella soltanto di creare una nuova realtà.

Ma soprattutto compito del legislatore è quello, dopo aver dato alla luce la legge, di osservarla nella sua vita concreta per provvedere saggiamente a quelle modifiche che l'esperienza vissuta ed obiettiva può suggerire ed imporre ».

PRESIDENTE, relatore. Ora che abbiamo preso conoscenza del parere della Commissione di giustizia, possiamo senz'altro proseguire nella discussione degli altri punti dell'articolo 1.

Vorrei ora formulare alcuni rilievi in ordine all'articolo 102 del nuovo Codice della strada.

L'articolo 102, come si ricorderà, è così formulato:

Art. 102.

(Velocità)

È obbligo del conducente regolare la velocità dei veicoli in modo che tenute presenti le eventuali limitazioni, avuto riguardo al loro tipo, sistema di frenatura e peso, alle caratteristiche e condizioni delle strade e del traffico e ad altre speciali circostanze di qualsiasi natura, essa non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e causa di disordine o di intralcio per la circolazione.

La velocità deve essere particolarmente moderata nei tratti di strada a visuale non

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

libera ed in curve, in prossimità delle scuole, dei crocevia e delle biforcazioni, nelle forti discese, nelle ore notturne, nei casi di nebbia, di foschia o di polvere, nei passaggi stretti o ingombrati, nell'attraversamento degli abitati o comunque di tratti di strada fiancheggiati da case.

Ogni veicolo deve altresì rallentare la ve locità, e occorrendo, anche fermarsi quando riesca malagevole l'incrocio con altri veicoli, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi, e quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segno di spavento.

Alla osservanza delle disposizioni precedenti sono tenuti anche i conducenti di bestie da tiro, da soma e da sella.

I conducenti non devono gareggiare in velocità.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Quando il fatto sia commesso nei crocevia, nelle curve o in condizioni di insufficiente visibilità, determinata da nebbia, foschia, polvere o da altre cause, il contravventore è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire cinquantamila.

L'articolo di cui ho dato lettura riguarda la velocità. Su questa materia il regolamento dovrà chiarire anzitutto che cosa si intende per pericolo derivante dalla velocità; probabilmente qualche chiarimento in proposito si potrà trovare anche nell'articolo 103, concernente i limiti di velocità.

La velocità in se stessa, onorevoli colleghi, non dovrebbe comportare alcun pericolo; dirò anzi che la velocità dovrebbe essere garantita in modo che non esistano pericoli; spesso, inoltre, la velocità è un elemento di sicurezza, intendo cioè dire che occorre un minimo di velocità per avere una certa sicurezza.

Vorrei rivolgere agli onorevoli Ministri presenti e poi anche a coloro che dovranno occuparsi della compilazione del regolamento, la raccomandazione di mantenere i limiti di velocità nell'ambito dei limiti di sicurezza.

Avendo stabilito di aumentare la velocità e i pesi, bisognerà vedere che tale disposizione non porti nocumento alla sicurezza. Mi permetterei ancora di rilevare l'importanza della valutazione che si può fare della velocità; e proprio su questo argomento si è discusso a lungo. È difficile appurare con certezza e in maniera assoluta una determinata velocità; si può parlare di 70 chilometri crari, ma come si può essere matematicamente sicuri che non si tratti di 80 o di 60 chilometri orari?

Io, ad esempio, ho dovuto mettere un tachimetro registratore in una vettura dinamometrica ed ho dovuto verificare la velocità al cerchione, per ottenere un risultato sicuro.

Quindi, per quanto riguarda la misurazione della velocità, occorrono due concetti tecnici: quali sono i margini e come si misurano i valori di controllo.

Rinnovando al Governo ed ai tecnici interessati la preghiera di chiarire la questione nel regolamento, ritengo che possiamo continuare nel nostro esame.

Do lettura del punto 37) dell'articolo 1 del disegno di legge:

37) Art. 103. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Nei centri abitati non si deve superare la velocità di 50 chilometri all'ora, salva la facoltà dell'Ente proprietario della strada di stabilire, in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, limiti diversi su strade o tratti di strada appositamente segnalati ».

Al secondo comma, il primo periodo è sostituito dal seguente: « Fuori dei centri abitati, e sempre in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, gli Enti proprietari delle strade possono stabilire limiti minimi e massimi di velocità ».

Al terzo comma, al primo periodo, le parole: « 75 quintali » sono sostituite dalle altre: « 80 quintali », le parole: « 60 chilometri all'ora » sono sostituite dalle altre: « 70 chilometri all'ora » e le parole: « 50 chilometri all'ora » sono sostituite dalle altre: « 60 chilometri all'ora »; al secondo periodo, le parole: « 50 chilometri all'ora » sono sostituite dalle altre: « 60 chilometri all'ora » sono sostituite dalle altre: « 60 chilometri all'ora ».

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Il penultimo comma è sostituito dai seguenti:

«Chiunque supera i limiti massimi di velocità di non oltre cinque chilometri è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre cinque chilometri è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Ricordo che l'articolo 103 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 103.

(Limiti di velocità)

Nei centri abitati non si deve superare la velocità di 50 km. all'ora.

Gli enti proprietari delle strade, in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, possono stabilire, anche fuori dei centri abitati, limiti minimi e massimi di velocità. Il Ministero dei lavori pubblici ha facoltà di modificare le disposizioni adottate in materia dagli enti proprietari delle strade. I provvedimenti del Ministero dei lavori pubblici sono adottati d'accordo col Ministero dei trasporti quando riguardano autoveicoli adibiti a servizi pubblici di linea.

Gli autoveicoli e i filoveicoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 75 quintali non debbono superare, fuori dei centri abitati, la velocità di 60 km. all'ora, se destinati al trasporto di persone, e la velocità di 50 km. all'ora se destinati ad altri usi. Non debbono, altresì, superare la velocità di 50 km. all'ora gli autocarri eccedenti detti limiti di peso, quando siano adoperati per trasporto di persone.

Gli autoveicoli e motoveicoli adibiti al trasporto di merci pericolose, quando viaggiano carichi, non debbono superare, fuori dei centri abitati, la velocità di 40 km. all'ora e, nei centri abitati, la velocità di 30 km. all'ora.

In ogni caso i ciclomotori, i carrelli, le macchine agricole e le macchine operatrici non debbono superare la velocità di 40 km. all'ora. Se però le macchine agricole, le macchine operatrici e quelle eventualmente trainate non siano munite di pneumatici o di altri sistemi equivalenti non debbono superare la velocità di 15 km. all'ora.

In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'articolo 102.

Nella parte posteriore dei veicoli menzionati nei commi terzo e quarto debbono essere indicate in modo ben visibile per mezzo di numeri dipinti le velocità consentite. Qualora si tratti di autotreni o di autoarticolati i numeri debbono essere ripetuti sui rimorchi.

Chiunque supera i limiti massimi di velocità è punito con l'arresto fino a due mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità ovvero viola le disposizioni del comma settimo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

CARUSO. Ritengo essenziale soffermare la nostra attenzione su questo articolo a quanto meno sulle disposizioni del penultimo comma dell'articolo, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

La Camera dei deputati, infatti, ha apportato un emendamento a questo articolo, sostituendo il penultimo comma con i seguenti: « Chiunque supera i limiti massimi di velocità di non oltre cinque chilometri è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre cinque chilometri è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Proporrei la soppressione di quest'ultimo comma, e sarebbe sufficiente la premessa formulata dall'onorevole Presidente per indurci veramente ad agire in tal senso.

Gli inconvenienti che, sul terreno pratico, sorgeranno tra il conducente ed il primo vigile che egli incontrerà saranno tali e tanti che si può effettivamente dire che colui il quale è in possesso di una patente automobilistica si può considerare in libertà provvisoria dal momento dell'entrata in vigore del nuovo Codice della strada in poi.

Come si può persuadere un vigile, o per lo meno come si può cercare di stabilire o

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

di determinare se la velocità è di 54 o di 56 chilometri orari? Evidentemente, poi, nella contestazione in sede giudiziaria, avrà sempre ragione il vigile.

A mio parere — e richiamo su questo punto l'attenzione degli onorevoli Commissari — noi dovremmo fermarci al terz'ultimo comma del testo modificato stabilendo che: Chiunque supera i limiti massimi di velocità è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ». Ma è necessario, ritengo, sopprimere il penultimo comma, che costringerà il povero cittadino che circola con l'autoveicolo ad essere alla mercè del vigile, spesso inidoneo o, quanto meno, senza i mezzi o la possibilità di un accertamento preciso. Della soppressione del penultimo comma dell'articolo 103, faccio oggetto di formale proposta di modifica all'articolo 1.

L'onorevole Presidente ci ha gratificati — ed io ne prendo atto — della sua competenza, ma dal momento che lui stesso ci ha detto che è facile sbagliare in questa materia, ritengo sia nostro dovere provvedere, e fare in modo di evitare che i cittadini possano essere privati della libertà personale con troppa facilità. E dico con troppa facilità proprio in riferimento a quest'ultimo comma che prevede anche l'arresto fino a due mesi.

Insisto pertanto sul mio emendamento tendente a sopprimere il penultimo comma dell'articolo 103 nel testo modificato.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. L'articolo 103 è stato uno di quelli sui quali sia la Commissione di studio composta di parlamentari e di tecnici, sia le Commissioni della Camera dei deputati, si sono soffermate in modo particolare; si tratta in effetti di un articolo che ha una certa importanza.

L'articolo, così come oggi si presenta all'approvazione degli onorevoli senatori, è sostanzialmente diverso da quello presentato dal Governo, in quanto sono state aumentate le velocità, sono stati aumentati i pesi e sono state diminuite le penalità.

Ora, per quanto riguarda i pesi e le velocità, le modifiche che sono state accolte e che si presentano all'approvazione del Senato, rispondono alle ultime esigenze concordate con tutte le categorie interessate.

Del resto, la formulazione di questo articolo è stata approvata all'unanimità anche nelle Commissioni di studio, perchè tutti hanno riconosciuto che non si poteva andare oltre.

CARUSO. Si è andati anche troppo innanzi!

T O G N I, Ministro dei lavori pubblici. Poichè, comunque, bisognava pure arrivare ad una soluzione, e ad una soluzione ragionevole, questa è stata quella accolta, che del resto corrisponde alle soluzioni adottate dai Codici stradali dei Paesi più avanzati in questa materia o meglio, forse, più arretrati, a seconda di come si considera la questione, se cioè dal punto di vista della convenienza del cittadino e dell'utente oppure da quello della sicurezza della circolazione.

Mi sembra comunque che su questo punto il senatore Caruso non dovrebbe avere preoccupazioni.

Per quanto riguarda poi le penalità previste, anche queste sono sostanzialmente diverse da quelle che inizialmente erano previste nell'articolo 103. In questo caso abbiamo stabilito due categorie; la prima riguarda soltanto coloro che superano di cinque chilometri il massimo di velocità stabilito, ed allora la penalità è molto modesta, specialmente in considerazione dell'agevolazione che si può avere, con il pagamento di un sesto della cifra.

D'altra parte bisogna anche considerare quale è l'enorme rischio che comporta un mezzo che contravvenga a queste limitazioni massime, o per peso o per velocità. Ed il rischio non è tanto per il mezzo in questione, quanto per gli altri mezzi e per i pedoni che esso può incontrare o incrociare sulla strada; dobbiamo anche tener presente che si sommano i due elementi di rischio: velocità e peso.

Inizialmente infatti si pensava che fosse opportuno scegliere o l'aumento di velocità o l'aumento di peso, poi si è finito con l'ammettere ambedue.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Per quanto riguarda il penultimo comma — in rapporto anche a quello che era il comma inizialmente previsto — devo dire che effettivamente la discussione è stata lunga. E abbiamo discusso appunto in rapporto al rischio notevole ed al pericolo grave che comporta alla circolazione colui che supera di oltre cinque chilometri il massimo della velocità.

D'altra parte, il senatore Caruso sa benissimo che, in base alle disposizioni dell'articolo 140 del nuovo Codice, al momento della contestazione gli agenti devono mettere a verbale tutte le dichiarazioni che il contravventore chiede vi siano inserite.

CARUSO. Ma con quale risultato?

T O G N I, Ministro dei lavori pubblici. Decideranno i giudici. D'altronde, per quanto riguarda l'accertamento — e questo è il punto più delicato esposto dal senatore Caruso — innanzi tutto desidero rilevare che qualunque Codice del mondo, compreso il nostro, stabiliva — anche prima che esistessero i modernissimi ritrovati attuali, che possono accertare la velocità oraria forse a meno di 500 metri, con una approssimazione forse dell'uno per cento — stabiliva, ripeto, limitazioni e penalità, che venivano determinate nel modo migliore tra il giudice, il contravventore e l'agente che aveva elevato la contravvenzione.

Ora, noi abbiamo concordato questa formulazione, che è quella che si può leggere nel testo emendato dalla Camera dei deputati; nel regolamento potremo dire che le contravvenzioni dovranno essere accertate attraverso i moderni strumenti.

PRESIDENTE, relatore. E dire « strumenti moderni » non vuol dire specificare quali strumenti, perchè la modernità è un concetto in continua evoluzione.

CARUSO. Se l'assicurazione del Governo è formale, e cioè se si chiarisce che l'accertamento deve essere fatto solo con i moderni strumenti, potrei non insistere sulla mia proposta di modificazione.

DE LUCA. È bene non adagiarsi su certe sfumature, perchè noi sappiamo che a un dato momento, evidentemente, chi finira per avere ragione di fronte al magistrato sarà sempre l'agente di polizia stradale, o la guardia municipale che ha elevato la contravvenzione.

A questo proposito volevo chiedere al ministro Angelini se c'era la possibilità che il Ministero stesso promuovesse dei concorsi, o qualcosa del genere, per vedere se si può creare qualche riduttore di velocità, un misuratore o comunque qualche aggeggio da mettere nelle macchine e che impedisca al conducente di superare il limite massimo di velocità. Questa è la proposta concreta che desideravo fare.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Esistono degli autolimitatori, ma non è cosa semplice imporre a tutti l'obbligo di metterli nella macchina. Questi autolimitatori agiscono in maniera da bloccare la macchina appena si sia superata una determinata velocità.

BARDELLINI. Vi è poi anche il registratore di velocità.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. La questione è allo studio ed abbiamo ricevuto una serie di proposte, come ad esempio quella riguardante le limitazioni inserite nello stesso motore perchè non superi una certa velocità pericolosa. Ma bisognerebbe, poi, stabilire tipi diversi per l'esportazione, perchè non tutti i Paesi hanno la stessa disciplina. Altra proposta riguarda la possibilità che, quando il tachimetro segna una determinata velocità, si accenda una piccola lampada o qualcosa del genere, per indicare appunto che è stato superato il limite di velocità.

FOCACCIA. Vorrei dire che la preoccupazione del collega Caruso è veramente grave ed io sono pienamente d'accordo con lui. Dal momento però che è stato detto dal Governo, in maniera formale, che solo quando la velocità potrà essere accertata in maniera incontrovertibile, solo allora il maniera incontrovertibile, solo allora il maniera incontrovertibile.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

gistrato potrà intervenire, mi sembra che il problema diventi meno grave. Mi dichiaro pertanto d'accordo nell'approvare l'articolo 103 del nuovo Codice della strada nel testo emendato dalla Camera dei deputati, sempre che rimanga agli atti in maniera chiara e precisa l'assicurazione data dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE, relatore. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il punto 37), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 38) dell'articolo 1 del disegno di legge:

38) Art. 104. — Al penultimo comma, dopo le parole: « salvo diversa segnalazione », sono aggiunte le altre: « rispettando la precedenza dei veicoli provenienti dalla destra ».

Al penultimo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Chiunque circola contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

All'ultimo comma, dopo le parole: «viola le », è aggiunta la parola: « altre ».

Ricordo che l'articolo 104 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 104.

(Mano da tenere)

I veicoli debbono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.

I veicoli sprovvisti di motore e gli animali debbono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

La disposizione del precedente comma si applica anche agli altri veicoli quando incrociano ovvero percorrono una curva o un dosso, a meno che circolino su strada a due carreggiate separate o su carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o su carreggiata a senso unico di circolazione.

Quando una strada è divisa in due carreggiate separate si deve percorrere quella di destra; quando è divisa in tre carreggiate separate si può percorrere quella di destra o quella centrale, salvo diversa segnalazione.

Quando una carreggiata è a tre corsie si deve percorrere la corsia di destra; quella centrale è riservata al sorpasso.

Quando una carreggiata è a due corsie per ogni senso di marcia si deve percorrere la corsia di destra; quella di sinistra è riservata al sorpasso.

Quando una carreggiata è a senso unico di circolazione e almeno a tre corsie ovvero ad almeno tre corsie per ogni senso di marcia, è ammessa la circolazione per file parallele.

Quando una carreggiata è suddivisa in corsie chi intende cambiare corsia non deve essere causa di intralcio o di pericolo per chi percorre la corsia da impegnare.

I conducenti per voltare in un'altra strada a destra debbono tenersi il più possibile sul margine destro della carreggiata; per voltare a sinistra debbono avvicinarsi il più possibile all'asse della carreggiata ed effetuare la svolta in prossimità del centro del crocevia ed a sinistra di questo, semprechè ciò sia possibile senza imboccare l'altra strada contromano e salvo diversa segnalazione. Qualora i conducenti si trovino su una strada a carreggiate separate o su una carreggiata a senso unico di circolazione per svoltare a sinistra debbono tenersi il più possibile sul margine sinistro della carreggiata.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 38), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del punto 39 dell'articolo 1 del disegno di legge:

39) Art. 106. — Al terzo comma, le parole: « diminuire la velocità » sono sostituite dalle altre: « non accelerare ».

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Il settimo comma è sostituito dal seguente:

«È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità; è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati e autocarri, oltre che nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di strada in cui il divieto sia imposto da apposite segnalazioni. Tali sorpassi sono sempre ammessi qualora si tratti di strada a due carreggiate separate o di carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o di carreggiata a senso unico di circolazione ».

Il penultimo comma è sostituito dal seguente:

«Chiunque sorpassa a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità e il conducente di un autotreno, di un autoarticolato e di un autosnodato che sorpassa, quando è vietato, un autotreno, un autoarticolato. un autosnodato o un autocarro, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire ventimila a lire cinquantamila».

Ricordo che l'articolo 106 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 106.

(Sorpasso).

Il conducente che intende sorpassare deve assicurarsi che la visibilità sia tale da poterlo fare senza pericolo, che disponga di uno spazio libero sufficiente e che nessun conducente che segue abbia iniziato la manovra di sorpasso.

Il conducente deve effettuare il sorpasso a sinistra e riportarsi in seguito a destra, appena può farlo senza pericolo per chi è stato sorpassato.

Il conducente che viene sorpassato deve tenersi il più possibile vicino al margine destro della carreggiata e diminuire la velocità.

Nelle strade a tre corsie il sorpasso può effettuarsi solo quando un altro conducente che procede in senso inverso non abbia già impegnato la corsia centrale per sorpassara a sua volta.

Il sorpasso può essere effettuato a destra quando il conducente che si vuole sorpassare abbia segnalato che intende voltare a sinistra o quando sia ammessa la circolazione per file parallele.

Il sorpasso dei trams si effettua a destra quando la larghezza della carreggiata a destra del binario lo consenta. In tal caso, qualora i trams siano fermi in mezzo alla carreggiata per la salita e discesa dei passeggeri e non esista un salvagente, il sorpasso è vietato.

È vietato il sorpasso in prossimità e in corrispondenza delle curve, dei dossi, e in caso di scarsa visibilità; è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati e di autocarri il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati o autocarri. Tali sorpassi sono ammessi qualora si tratti di strada a due carreggiate separate o di carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o di carreggiata a senso unico di circolazione nonchè nei tratti di altre strade appositamente indicati.

È vietato il sorpasso di un veicolo che ne stia sorpassando un altro o il sorpasso di veicoli fermi ai passaggi a livello o ai semafori o per altre cause di interruzione della circolazione, quando a tal fine sia necessario spostarsi nella parte sinistra della carreggiata.

È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza dei crocevia e dei passaggi a livello senza barriere, nonchè il sorpasso di un veicolo che si sia fermato per consentire ai pedoni di attraversare la carreggiata.

Chiunque viola le disposizioni dei commi primo e quarto è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque sorpassa a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in caso di scarsa visibilità e il conducente di un autotreno, di un autoarticolato, di un autosnodato o di un autocarro che sorpassa un autotreno, un autoarticolato o un autosnodato o un autocarro è punito, quando tali sorpassi siano vietati, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 39), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del punto 40) dell'articolo 1 del disegno di legge:

40) Art. 107. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Durante la marcia i veicoli devono essere tenuti, rispetto al veicolo che precede, ad una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con il veicolo che precede ».

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Fuori dei centri abitati, la distanza tra gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati in marcia non può essere inferiore a 100 metri nelle strade o tratti di strada in cui il sorpasso è vietato».

Ricordo che l'articolo 107 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 107.

(Distanza di sicurezza tra veicoli).

I veicoli devono essere tenuti, durante la marcia, a distanza di sicurezza rispetto al veicolo che precede, salvo il caso di sorpasso.

Fuori dei centri abitati la distanza non può essere inferiore a 40 metri. Fra gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati in marcia la distanza non può essere inferiore a 100 metri.

Quando siano in azione macchine operatrici sgombraneve i veicoli devono procedere con la massima cautela e rispettare una distanza non inferiore a metri 20.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 40), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 41) dell'articolo 1 del disegno di legge:

41) Art. 109. — Al secondo comma, dopo la parola « velocipedi », sono aggiunte le altre: « e dei ciclomotori ».

Ricordo che l'articolo 109 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 109.

(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli)

L'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli è obbligatorio da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie stradali, e in ogni caso di scarsa visibilità.

Ad eccezione dei velocipedi, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva è obbligatorio anche durante la sosta, a meno che il veicolo sia reso chiaramente visibile dall'illuminazione pubblica o venga collocato fuori della carreggiata.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 41), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del punto 42) dell'articolo 1 del disegno di legge:

42) Art. 110. — Al penultimo comma le parole: « con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quanantamila » sono sostituite dalle altre: « con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire quindicimila a lire quarantamila ».

Ricordo che l'articolo 110 del nuovo Codice della strada è così formulato:

14^a SEDUTA (23 aprile 1959)

Art. 110.

(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi)

Nelle ore e nei casi indicati nell'articolo 109, comma primo, si debbono tenere accesi durante la marcia sui veicoli a motore i dispositivi di segnalazione e di illuminazione appresso indicati:

- a) quando l'illuminazione pubblica sia sufficiente: le luci di posizione;
- b) quando l'illuminazione pubblica sia insufficiente: i proiettori a luce anabbagliante e le luci posteriori di posizione;
- c) quando l'illuminazione pubblica manchi e si superi la velocità di 40 chilometri all'ora: i proiettori a luce abbagliante e le luci posteriori di posizione. I conducenti se incrociano altri veicoli approssimandosi a questi debbono adoperare i proiettori a luce anabbagliante e diminuire la velocità.

Sui rimorchi, rimorchi agricoli e carrelli rimorchiati si debbono tenere accese durante la marcia le luci posteriori di posizione.

Durante la marcia si debbono tenere ac cese sui veicoli indicati nei precedenti commi anche le luci di ingombro e deve essere illuminata la targa.

Ad eccezione dei veicoli da trainare quando siano staccati, dei motocicli e dei ciclomotori, durante la sosta, quando l'illuminazione pubblica sia insufficiente o manchi, e a meno che il veicolo venga collocato fuori della carreggiata, si debbono tenere accese le luci di posizione, le luci di ingombro e deve essere illuminata la targa.

Agli effetti del presente articolo si considera sufficiente l'illuminazione pubblica che rende individuabile un veicolo alla distanza di 50 metri.

Nei centri abitati è vietato l'uso dei proiettori a luce abbagliante.

Chiunque, incrociando altri veicoli ed approssimandosi a questi, non adopera i proiettori a luce anabbagliante è punito con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque viola le altre disposizioni del pre sente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 42), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 43) dell'articolo 1 del disegno di legge:

43) Art. 115. — Al quinto comma, alla lettera a), le parole: « e in prossimità » sono sostituite dalle altre: « o in prossimità » e. alla lettera d), le parole: « e in corrispondenza » sono sostituite dalle altre: « o in corrispondenza ».

Ricordo che l'articolo 115 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 115.

(Sosta)

Durante l'arresto protratto nel tempo di un veicolo o di un animale il conducente se si allontana deve adottare le opportune cautele atte ad evitare incidenti.

Fuori dei centri abitati, durante la sosta il veicolo o l'animale deve essere collocato sugli spazi all'uopo esistenti o sulle banchine pavimentate o, in mancanza, sul margine destro della carreggiata e parallelamente all'asse di questa.

Nei centri abitati, durante la sosta il veicolo o l'animale deve essere collocato sul margine della carreggiata e parallelamente all'asse di questa, salvo che sia diversamente prescritto.

Qualora non esista marciapiede laterale rialzato deve essere lasciato uno spazio libero sufficiente per il transito dei pedoni.

La sosta è vietata:

- a) in corrispondenza e in prossimità dei crocevia, delle curve, dei dossi, delle gallerie, dei passaggi a livello e delle fermate dei servizi pubblici di linea;
- b) sui binari tramviari, sugli attraversamenti pedonali e allo sbocco dei passi carrabili;

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

- c) quando la parte della carreggiata che resta libera sia insufficiente per la circolazione dei veicoli in un solo senso;
- d) in prossimità e in corrispondenza dei segnali stradali in modo da occultarne la vista.

Nei centri abitati, qualora un veicolo sia lasciato in sosta nelle zone indicate nel precedente comma ovvero in altre zone in cui la sosta è vietata e costituisca grave intralcio o pericolo per la circolazione, gli organi di polizia possono rimuoverlo e portarlo alla depositeria comunale. Il veicolo è restituito previo rimborso delle spese di trasporto e di custodia.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Se la sosta è effettuata in corrispondenza dei crocevia, delle curve, dei dossi o delle gallerie la pena è della ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 43), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 44) dell'articolo 1 del disegno di legge:

44) Art. 117. — Al secondo comma, dopo le parole: « pericolo generico », sono aggiunte le altre: « di cui i veicoli devono essere dotati ».

Al secondo comma, dopo le parole: « a luce riflessa », sono aggiunte le altre: « conforme alle caratteristiche che saranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici ».

Ricordo che l'articolo 117 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 117.

(Segnalazione di veicolo fermo)

Fermi restando gli obblighi previsti dall'articolo 116, fuori dei centri abitati, i veicoli, esclusi i motocicli, i ciclomotori e i velocipedi, che debbono restare fermi sulla carreggiata devono essere segnalati, in caso di nebbia o nel caso che il veicolo sia fermo in curva o nel tratto discendente di un dosso, ovvero di notte, quando sia difettosa l'efficienza delle luci posteriori di posizione.

La segnalazione deve essere effettuata a mezzo di un segnale mobile di pericolo generico di dimensioni ridotte e munito di dispositivi a luce riflessa, collocato sulla carreggiata stessa, posteriormente al veicolo, alla distanza di almeno 50 metri.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 44), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 45) dell'articolo 1 del disegno di legge:

45) Art. 121. — Al secondo comma, le parole: « in casi particolari nei quali » sono sostituite dalle altre: « nei casi in cui ».

Al secondo comma le parole: « della portata » sono sostituite dalle altre: « del peso complessivo ».

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non avrà provveduto a riportare il carico nei limiti di legge ».

Ricordo che l'articolo 121 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 121.

(Trasporto di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi)

Sui veicoli a motore, rimorchi, rimorchi agricoli e carrelli rimorchiati, il trasporto di cose non può superare la portata utile o, per i trasporti eccezionali, la portata determinata dai limiti potenziali di carico, indicata nel documento di circolazione.

In casi particolari nei quali non sia pos sibile la determinazione del peso esatto, nonchè per cose per loro natura soggette a subire durante il trasporto aumenti di peso per umidità o pioggia, è ammessa una differenza di peso fino al cinque per cento della portata.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Chiunque circola con un veicolo il cui carico supera la portata utile o la portata determinata dai limiti potenziali di carico indicata nel documento di circolazione è punito salvo che non ricorra alcuna delle ipotesi di reato previste dall'articolo 33, con l'ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila. Se si tratta di motoveicoli o di carrelli la pena è ridotta alla metà.

I conducenti sono tenuti altresì a scaricare immediatamente il carico eccedente.

MAGLIANO. La Commissione di giustizia, riguardo all'articolo 121, ha lungamente riflettuto sull'ultimo capoverso: «I conducenti sono tenuti altresì a scaricare immediatamente il carico eccedente».

È necessario tener presente che questo provvedimento, contrariamente a quanto si era detto, costituisce un motivo di sicurezza per il traffico, perchè il carico eccessivo rende pericolosa la marcia del veicolo.

Tuttavia è opportuno chiarire nel regolamento le modalità secondo cui effettuare tale scarico; non si può infatti obbligare il conduttore a scaricare lungo la strada il carico eccedente.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. L'autoveicolo sarà accompagnato in un luogo adatto.

SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'articolo 121 è stato emendato all'ultimo comma nel modo seguente: «Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non avrà provveduto a riportare il carico nei limiti di legge».

CARUSO. L'emendamento è peggiore della stesura originale.

Per quanto riguarda l'articolo 121 ho due perplessità. Una di esse è anzi condivisa dal Procuratore generale della Corte di appello di Catania, ora Presidente di Sezione della Corte di cassazione, il quale, nel suo discorso in occasione della inaugurazione dell'anno giudiziario nella circoscrizione di Catania, così si esprimeva: « Di certo nel lodevole intento di ottenere maggiore disciplina della circolazione e di evitare lutti e dolori provo-

cati dai giornalieri incidenti stradali, il legislatore ha calcato la mano sulle pene sia col maggiorare fortemente quelle pecuniarie, che arrivano fino al massimo di lire 200 mila, sia con l'infliggere la pena dell'arresto per parecchie infrazioni.

Se si voleva spaventare i conducenti di autoveicoli al fine di costringerli al rispetto più assoluto per le nuove norme, l'effetto pare pienamente e completamente raggiunto, tanto che tra gli automobilisti si è subito diffuso lo slogan: ora siamo tutti in libertà provvisoria ».

Condivido in pieno le sue perplessità e preoccupazioni. Non v'è dubbio che stabilire un'ammenda di 200 mila lire per gli autoveicoli il cui sovraccarico superi del 10 per cento il peso stabilito dal collaudo sia veramente una pena esagerata. Pertanto propongo che tale ammenda venga ridotta a lire 25 mila.

Per quanto riguarda poi l'ultimo capoverso dell'articolo 121, propongo che venga eliminato.

L'emendamento cui ha accennato il Sottosegretario Spasari non fa che aggravare la situazione. Non si può obbligare il conducente di un autoveicolo sovraccarico a scaricare in mezzo alla strada il carico eccedente!

RESTAGNO. Ma non in mezzo alla strada; al più vicino centro abitato!

CARUSO. Questa è un'affermazione arbitraria; non si fa menzione nella legge che l'autoveicolo possa proseguire fino al paese più vicino!

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. L'autoveicolo non deve proseguire, per ragioni di sicurezza, fino a quando, ad esempio, non sopraggiunga un altro veicolo che prenda il carico eccedente.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole senatore, mi permetta di dirle che questa clausola è stata inserita proprio su proposta dei deputati della sua parte, i quali si preoccupavano perchè i datori di lavoro normalmente superano, con grave rischio

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

della stabilità e quindi con maggiore sforzo e rischio da parte degli autisti, il carico trasportabile dall'autoveicolo.

C A R U S O . Non nego la giustezza della disposizione nel senso che l'autoveico o non debba essere sovraccaricato, faccio solo notare l'assurdità della disposizione secondo cui l'automezzo non può proseguire il viaggio.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. Vogliamo impedire la speculazione dei proprietari di questi automezzi e inoltre intendiamo favorire un maggiore impiego di mano d'opera. Pertanto, se i proprietari degli automezzi, per la loro esosità, vogliono violare la legge, paghino la contravvenzione e si sottopongano a tutte le conseguenze dell'infrazione commessa!

T O G N I, Ministro dei lavori pubblici. Del resto è evidente che non è possibile effettuare questo accertamento in piena strada, perchè se deve essere accertato il sovraccarico dovrà pur esserci una bascula, una pesa pubblica o comunque una attrezzatura adatta.

C A R U S O . Ci possono essere delle pese pubbliche in mezzo alla strada o, quanto meno, non nei centri abitati.

Del resto, tutto quanto è stato detto su questo argomento non può essere convincente, perchè in effetti la contravvenzione non viene elevata nei confronti del proprietario, ma del conducente. Ne consegue logicamente che quando si dice che le contravvenzioni verranno pagate dal proprietario dell'autoveicolo si dice una cosa errata; infatti nel comma terzo si dice « Chiunque circola ... » e noi sappiamo bene che non è mai il proprietario che conduce il veicolo.

TARTUFOLI. Sarò rapidissimo nell'esprimere la mia opinione. Onorevoli colleghi, parlerò molto seriamente.

Quanto è stato detto riguarda una situazione del Codice stradale, che è precedente alla revisione che abbiamo fatto. Non per nulla abbiamo insabbiato per ben tre volte questo provvedimento, prorogandone e ritar-

dandone l'entrata in vigore, e non per nulla abbiamo lavorato a fondo.

Alla Camera dei deputati poi il disegno di legge è stato presentato per l'approvazione prima che al Senato, ed in quella sede sono stati presentati centinaia e centinaia di emendamenti, con la mobilitazione di tutti i gruppi e di tutti i partiti.

Da questo immane lavoro è venuta fuori una formulazione che è quella ora sottoposta al nostro esame e che noi intendiamo non rimandare alla Camera, perchè il Paese sta aspettando con ansia.

C A R U S O . Questo poi no! Come lo avete stabilito?

TARTUFOLI. Intendo dire che nei limiti del possibile noi, che rappresentiamo la maggioranza, riteniamo non opportuno apportare modifiche al disegno di legge, per le quali sarebbe necessario rinviare il provvedimento all'altro ramo del Parlamento.

DE LUCA. Naturalmente senza nessuna imposizione!

TARTUFOLI. Certamente. Il problema è chiaro. Il ministro Angelini ha risposto pertinentemente ed il ministro Togni ha precisato che non può avvenire un controllo di questa natura se non dove esiste una certa attrezzatura; e la pesa pubblica non esiste, così, nel vuoto, ma a fianco di magazzini generali o a fianco di aziende.

Comunque è ovvio che nel regolamento si potrà precisare, sempre restando nella norma, che per poter consentire la ripresa del viaggio a scarico avvenuto, bisogna che lo scarico avvenga con il consenso del conducente dell'autoveicolo. Gli agenti cioè che hanno fermato l'automezzo, lo accompagneranno fino al paese più vicino; quindi faranno verificare il peso ed eseguiranno le cperazioni del caso per lo scarico, onde poter permettere all'autoveicolo di proseguire il viaggio.

Non capisco perchè tutto questo debba spaventare e perchè non si debba trovare il

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

modo di risolvere la giusta preoccupazione del senatore Caruso con regolamentazione precisa e chiara, che non faccia nascere in congruenze e dubbi.

DE UNTERRICHTER. Indubbiamente l'articolo in questione è stato configurato in maniera un po' drastica, e le sanzioni previste sono onerose, anche in rapporto alla categoria di persone che esse sanzioni sono destinate a colpire.

A mio avviso, però. è questa senz'altro una materia che può essere temperata per mezzo del regolamento. A tale proposito è assolutamente necessario prendere in considerazione il problema dello scarico immediato essendo stato disposto che «il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non avrà provveduto a riportare il carico nei limiti di legge ». In tal caso dovrebbe valere quanto è stato detto or ora, e cioè che la pesatura dovrà essere fatta su una bascula e quindi, ovviamente, in un luogo che potrà presentare qualche possibilità di ricovero per le merci che dovranno essere abbandonate. Comunque, in istruzioni e circolari si potrà precisare che sarà consentito al veicolo di trasportare le merci nel posto più vicino in cui possano essere convenientemente ricoverate.

Pertanto, se si tratterà di merci di valore dovranno essere accompagnate in un magazzino; se il valore è minore potranno essere scaricate in una corte, o qualcosa del genere.

È mio parere quindi che con una circolare si possano indicare le vie del temperamento.

Vi è poi l'altra questione, quella riguardante la sanzione economica, che indubbiamente è grave. Vorrei esprimere il mio parere in proposito; si è detto che è ammessa una differenza di peso fino al cinque per cento della portata, ma non dobbiamo dimenticare un'altra considerazione, e cioè che le bascule non consentono una precisione matematica e molte volte portano a dei veri e propri errori di pesatura.

Mi sembra allora che si potrebbe stabilire nel regolamento che per le pesature va tenuto conto di una certa tolleranza, che compensi gli eventuali errori, del cinque per cento.

In tal modo noi arriveremmo ad uno scarto massimo del dieci per cento, di cui il cinque per cento sia il riconoscimento di an margine di tolleranza, che è necessario, onorevole ministro Angelini, perchè non esistono bascule che diano assoluta garanzia di precisione, anche perchè, quando la pesatura non viene fatta su una bascula sulla quale sia sistemato tutto il veicolo — spesso le pesature vengono fatte asse per asse — non è possibile avere una pesatura esatta.

Il chiarimento che ho sopra esposto si può recepire nel regolamento, senza con questo violare la legge.

Per quanto riguarda poi l'altro cinque per cento di tolleranza, in questa differenza è implicita l'ammissione di una diversità di peso dovuta a merci che non possono essere pesate con sufficiente esattezza.

Ripeto ancora una volta, pertanto, che la mia proposta concreta è di inserire nel regolamento una disposizione per cui, sulle pesature, per tener conto degli eventuali er rori delle bascule, è ammessa una tolleranza di un altro cinque per cento.

GOMBI. Desidero vivamente protestare anzitutto per l'intolleranza che si dimostra nei confronti di alcune proposte, specialmente quando esse vengono dalla nostra parte. Qualche volta le interruzioni possono essere anche nostre, e per quel tanto di autocritica che ci può essere in ciascuno di noi, includo anche quelle.

Nel caso specifico, poi, c'è stata la dimostrazione che non solo l'eccezione sollevata era giusta e la richiesta di considerare in maniera più approfondita questo articolo era motivata, ma che valeva veramente la pena di soffermarvisi più a lungo.

Abbiamo l'onore di avere tra noi il Presidente della 2ª Commissione, senatore Magliano, che ha illustrato le osservazioni fatte dai suoi colleghi, e gli stessi interventi del senatore Tartufoli e del collega De Unterrichter hanno portato un contributo notevole per far sentire viva la necessità di un chiarimento, sia pure in sede regolamentare.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Protesto poi anche per un secondo motivo, perchè cioè questa intolleranza è accompagnata dalla minaccia di una spada di Damocle sospesa sulla nostra testa, (e intendo con ciò riferirmi alle parole dette dal senatore Tartufoli), per cui quando la maggioranza ha deciso di non ritardare l'appro vazione di un provvedimento, è inutile stara a discutere.

In terzo luogo vorrei rilevare che in sede pratica quello che è stato richiesto è veramente frutto del buon senso. Provate ad immaginare una strada della Sicilia con due guardie che fanno questo rilievo e considerate se vi è la possibilità di adempiere alle disposizioni previste dalle norme in discussione. Come potreste risolvere il problema? Ed allora, perchè scandalizzarsi di una richiesta così logica e giusta?

Vorrei poi richiamare l'attenzione della Commissione, ad esempio, sui filobus stracarichi, o addirittura sui treni operai sovraccarichi...

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Le due cose sono diverse; per quanto riguarda il secondo esempio è evidente che i treni presentano una maggiore garanzia di sicurezza.

GOMBI. D'accordo, allora consideriamo solo i filobus, gli autobus o le autolinee di collegamento a fianco delle ferrovie, che la mattina trasportano alla meno peggio un numero eccessivo di operai.

Mi sembra allora che ci siano delle necessità, sia per giustificare tecnicamente la esigenza di questa precisazione, sia anche per giustificare la gravosità dell'ammenda, soprattutto se venisse applicato l'articolo così come è stato formulato; in tal caso infatti alla gravosità dell'ammenda dovrebbe aggiungersi la perdita di un quintale — ad esempio — di merce preziosa che andrebbe gettata via. Questo avverrebbe se si approvasse l'articolo 121, così com'è stato emendato, senza la modifica che mi auguro sia il Governo sia la maggioranza vorranno apportare.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. In conclusione mi sembra che siamo tutti d'accordo sul fatto che, potendo l'interpretazione dell'articolo dare luogo a delle controversie, questo debba essere chiarito con disposizione regolamentare.

Bisognerà dire quindi che l'accertamento dovrà essere fatto nella maniera più rigorosa, e naturalmente non sarà fatto per la strada da due motociclisti che non possano appurare con esattezza il sovraccarico. Infatti vi è una certezza relativa, nella pesatura, con il sistema asse per asse, anzichè con una pesa di diciotto o sedici metri, che consenta di pesare tutto il veicolo. Ci sarà quindi ovviamente una certa approssimazione e poi le operazioni di diminuzione del carico saranno fatte con tutte le precauzioni del caso.

Ritengo, personalmente, che questo concetto sia già implicito nella norma del Codice; tuttavia rimane agli atti il nostro impegno di chiarire ulteriormente la questione in sede regolamentare.

SACCHETTI. Per quanto riguarda la disposizione regolamentare sarà sufficiente dire che l'operazione di diminuzione del carico dovrà avvenire nel più vicino centro abitato; per alcuni prodotti, infatti, non è neppure necessario andare a pesare le merci, perchè già se ne conosce il peso specifico, come ad esempio per la ghiaia.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Basterà quindi dire: « nella prima località dove è possibile ricoverare la merce ».

GENCO. Dichiaro che mentre in un primo momento condividevo le preoccupazioni esposte dal senatore Caruso, successivamente, riportando la mia attenzione su quanto normalmente accade, non sono più della stessa opinione.

Il trasporto sul cui peso si potrebbe opinare — ed anche qui bisogna vedere fino a che punto — riguarda principalmente il trasporto di sostanze povere, come pietrisco, pietre, sabbia, calce e altre cose del genere; ma questi sono trasporti che avvengono per brevi distanze.

Ora, è indubbio che da parte degli autotrasportatori — ed il più delle volte si tratta di proprietari di autoveicoli che fanno il tra-

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

sporto per conto proprio — è invalso l'uso di caricare in modo eccessivo gli autocarri. Noi non dobbiamo quindi avere alcuna preoccupazione se, ad esempio, una ventina di tufi in sovraccarico dovranno essere scaricati sulla strada; la perdita economica non sarà grave.

Personalmente, quindi, non condivido le preoccupazioni del collega Caruso. Quando si fa un viaggio, si ha il dovere di pensarci bene prima di caricare l'autoveicolo.

Richiamerei piuttosto l'attenzione della Commissione sul fatto che un automezzo che fa un viaggio molto lungo, supponiamo da Milano a Bari o a Brindisi, ha la possibilità di imbattersi più volte nelle pattuglie della polizia stradale e può essere costretto a ripetere più volte l'operazione di pesatura. Poichè è bene evitare che questi autotrasportatori siano sottoposti a delle inutili perdite di tempo riterrei opportuno chiarire la materia con disposizione regolamentare, specificando cioè che, una volta superato il primo controllo, ne rimanga testimonianza, ad esempio, sul foglio di circolazione.

M A G L I A N O . Ricordo alla Commissione che io mi sono già soffermato pre cedentemente su questo punto, che è stato oggetto di numerose osservazioni anche i 1 sede di 2ª Commissione. Prima, mi sono limitato a dire poche parole; ora ritengo opportuno essere più preciso.

Innanzi tutto devo dire che, a mio avviso — e ritengo questa sia l'opinione anche della maggioranza della Commissione da me presieduta — le pene previste per l'infrazione in esame non sono eccessive perchè se c'è una contravvenzione, vorrei dire dolosa più che colposa, è proprio questa sulla quale stiamo discutendo, perchè l'autoveicolo quando parte è già in stato di irregolarità.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. E si tratta di irregolarità volontaria.

MAGLIANO. Inoltre è opportuno rilevare che l'aver imposto l'obbligo di scaricare il peso eccessivo non costituisce una pena, ma una misura di sicurezza nei confronti dell'automezzo che effettua il viaggio e

che quindi non può proseguire senza essersi messo in regola.

I colleghi della 2ⁿ Commissione osservavano, se mai, che bisognerebbe regolare questa disposizione in modo che fosse veramente efficace.

FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Ritengo che le preoccupazioni dei senatori Caruso e Gombi potrebbero anche essere giustificate, ed alla Camera dei deputati si è discusso per tutta una seduta solo su questo argomento.

A prima vista infatti la norma può fare una certa impressione, ma poi noi abbiamo configurato una serie di ipotesi, attraverso le quali ci siamo convinti che la dizione adottata è quella che farà sorgere il minor numero di inconvenienti.

Se noi, ad esempio, volessimo distinguere, nella norma, il caso in cui si trattasse di merce avariabile, allora si verificherebbe la eventualità per cui, non trovandosi nel centro più vicino un frigorifero capace di accogliere tale merce — cosa che si potrà trovare eventualmente in una grande città — l'autoveicolo dovrebbe proseguire il suo viaggio sino alla città dove fosse possibile trovare un frigorifero, costituendo perciò un continuo pericolo per il traffico.

Passando poi ad un'altra ipotesi, quando la polizia accerta il sovraccarico, se non si provvede immediatamente a ripristinare il carico consentito, si possono verificare altri inconvenienti; l'autista del veicolo infatti dovrebbe assicurare di procedere, appena possibile, all'operazione di diminuzione del carico; continuerebbe così ad andare avanti, mobilitando una pattuglia della polizia stradale, cui spetterebbe accertare che effettivamente il limite massimo del carico è stato ripristinato.

Faccio presente alla Commissione che noi abbiamo adottato questa formulazione dell'articolo 121 dopo un approfondito esame ed una lunga discussione, ed abbiamo convenuto che, in effetti, la primitiva dizione poteva dar luogo ad equivoci seri.

Abbiamo poi tenuto conto anche di un'altra considerazione, che in questa sede non è stata ancora fatta.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

La Commissione sa certamente quali sono le contravvenzioni che maggiormente colpiscono la categoria dei trasportatori per quanto concerne il sovraccarico, e quindi non mi dilungo ad illustrare l'argomento. Ma un'osservazione si impone: o si è convinti che il sovraccarico costituisce un grave pericolo per il traffico o non se ne è convinti. Se noi riconosciamo la verità e la realtà della prima ipotesi, allora non vi è soluzione migliore di quella adottata; se invece non si è convinti di ciò, potremmo continuare a discutere per delle ore, senza pervenire ad alcun risultato pratico.

Non dobbiamo dimenticare che ci troviamo alla presenza di una contravvenzione per un fatto che rappresenta un pericolo per la circolazione e che abbiamo già concesso tutte le tolleranze che potevamo concedere.

Senatore Gombi, sulla questione ci può essere indubbiamente una valutazione soggettiva; noi, da parte nostra, siamo convinti che il fatto del quale ci stiamo occupando costituisca un grave pericolo: abbiamo quindi calcato la mano e manteniamo questa nostra tesi. Su tale tesi, eventualmente, si potrebbe discutere, ma non sulla questione di ripristinare o meno il carico.

L'attuale legislazione prevede delle sanzioni molto più gravi di quelle contenute nel nuovo Codice; infatti prevede il ritiro della licenza di circolazione per un periodo di tre mesi. Pertanto, gli stessi trasportatori han no richiesto di modificare tale disposizione con l'istituzione di una contravvenzione adeguata.

Dobbiamo quindi impedire la circolazione agli autoveicoli il cui carico superi la portata utile o la portata determinata dai limiti po tenziali di carico indicata nel documento di circolazione.

FOCACCIA. La precisazione enunciata dal collega De Unterrichter per quanto riguarda la pesatura degli autoveicoli fatta asse per asse, è bene sia inserita nel regolamento.

DE UNTERRICHTER. Si potrebbe dire che « quando la pesata non viene

fatta per l'intero veicolo, ma asse per asse, è ammessa una tolleranza del 5 per cento ».

CARUSO. In seguito ai chiarimenti esposti dai colleghi, ritengo opportuno ritirare la mia proposta di modifica.

PRESIDENTE, relatore. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il punto 45), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Sull'articolo 122 del nuovo Codice della strada il senatore Cervellati vorrebbe alcuni chiarimenti da parte degli onorevoli Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.

Ricordo che l'articolo 122 è così formulato:

Art. 122.

(Trasporto di persone e di oggetti sugli autoveicoli, sui motoveicoli e sui ciclomotori)

In tutti gli autoveicoli il conducente deve avere ampia libertà di movimento per effettuare le manovre necessarie per la guida del mezzo.

Sul sedile anteriore degli autoveicoli possono prendere posto altre persone, oltre il conducente, limitatamente al numero indicato nella carta di circolazione.

Sui motoveicoli il trasporto di altre persone oltre al conducente è ammeso, nel numero indicato nella carta di circolazione, quando il veicolo risponda ai requisiti di sicurezza necessari per effettuare tale trasporto.

Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente.

Sui motocicli e sui ciclomotori è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati ovvero sporgano lateralmente o longitudinalmente rispetto all'asse del veicolo oltre 50 centimetri.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quatromila a lire diecimila.

CERVELLATI. L'articolo 122 vieta il trasporto sui ciclomotori di altre persone

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

oltre il conducente. Non si potrebbe permettere almeno il trasporto dei bambini?

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici È stato molto discusso intorno a questo punto alla C'amera dei deputati. Il posto dietro al conducente è stato definito il « posto del morto ».

Se si vanno a controllare le statistiche si può constatare come negli incidenti il posto più pericoloso sia proprio quello dietro al conducente.

È evidente che in questo caso non si ha intenzione di sacrificare una categoria, ma ci si preoccupa per l'incolumità pubblica.

Non è possibile trasportare su mezzi costruiti per una sola persona più individui.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Bisogna aver conosciuto le disgrazie che avvengono nelle famiglie per rendersi conto di come questa disposizione sia più che giusta!

I ciclomotori vengono adoperati anche da ragazzi di 14 anni, i quali non sono muniti di patente; consentire il trasporto di più persone significa proprio voler creare la possibilità di incidenti.

GOMBI. I ciclomotori che vengono adoperati per la maggior parte nella valle padana da operai, mondine e braccianti, non sono altro che delle biciclette alle quali è stato applicato un piccolo motore, non con l'intento di aumentarne la velocità, ma al solo scopo di risparmiare un'inutile fatica.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. I ciclomotori possono raggiungere una velocità di 40 chilometri all'ora; le biciclette, invece, possono essere frenate facilmente, in quanto non hanno una eccessiva velocità.

GENCO. Sono contrario alla proposta del senatore Cervellati, per la semplice ragione che il maggior numero degli incidenti sulla strada è provocato proprio dai ciclomotori.

CERVELLATI. Dopo le osservazioni fatte dal Governo non insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE, relatore. Do lettura del punto 46) dell'articolo 1 del disegno di legge:

46) Art. 124. — Al terzo comma, le parole: « a terra » sono sostituite dalle altre: « da fermo ».

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

« Sono esclusi dalle disposizioni dei precedenti commi gli autobus adibiti ad autolinee urbane e gli altri autoveicoli nei casi in cui sia riconosciuto opportuno dal Ministero dei trasporti ».

Ricordo che l'articolo 124 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 124.

(Guida degli autobus, degli autotreni, degli autosnodati e degli autoarticolati)

Agli autobus, agli autotreni, agli autosnodati ed agli autoarticolati devono essere sempre adibiti due conducenti che possano avvicendarsi nella guida.

Può essere adibito un solo conducente alla guida degli autotreni quando il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi 35 quintali e l'autotreno sia munito di dispositivi di frenatura di servizio continuo e automatico ovvero quando il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi 25 quintali e questo sia munito di altro tipo di dispositivo di frenatura.

Allo scopo di consentire un ragionevole periodo di riposo a ciascuno dei conducenti, i viaggi degli autoveicoli indicati nel primo comma devono essere predisposti in modo che venga assicurato un turno di riposo a terra per ciascuno di essi di almeno sei ore per ogni 24 ore di viaggio.

Sono esclusi dalle disposizioni dei precedenti commi gli autobus destinati a servizi pubblici di linea urbani adibiti ad autolinee urbane e negli altri casi nei quali sia riconosciuto opportuno dal Ministero dei trasporti.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire cinquantamila.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 46), di cui ho già dato lettura. (È approvato).

Do ora lettura del punto 47) dell'articolo 1 del disegno di legge:

47) Art. 125. — Al primo comma, alla lettera d), sono aggiunte le parole: « salvo casi di necessità ».

Ricordo che l'articolo 125 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 125.

(Circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli)

Sulle autostrade:

- a) il Ministro per i lavori pubblici può disporre che non si applichino le disposizioni dell'articolo 103, commi terzo e quarto;
- b) l'attraversamento e l'inversione del senso di marcia sono vietati. Qualora per l'accesso e l'uscita sia necessario l'attraversamento, questo è consentito esclusivamente nei luoghi in cui la circolazione è regolata da agenti, da guardiani o a mezzo di semafori;
- c) i conducenti debbono sempre segnalare tempestivamente nei modi indicati nell'articolo 111, commi primo e terzo, l'intenzione di sorpassare;
 - d) la fermata è vietata;
- e) la sosta è vietata al di fuori degli spazi all'uopo esistenti.

Sulle strade extraurbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli si applicano le disposizioni del presente articolo. È inoltre consentito l'attraversamento nei crocevia.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

La stessa pena si applica ai conducenti di veicoli non ammessi o esclusi dalle autostrade o dalle strade extraurbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli, ai conducenti di animali e ai pedoni che circolano sulle medesime.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 47), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del punto 48) dell'articolo 1 del disegno di legge:

48) Art. 127. — Il titolo è sostituito dal seguente: « documento di viaggio ».

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli autobus non adibiti a servizio pubblico di linea, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 250, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo e data di partenza, del luogo di arrivo, nonchè del carico trasportato. Tale documento deve ssere conservato per un anno dalla data di emissione ».

Ricordo che l'articolo 127 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 127.

(Foglio di viaggio)

Gli autobus, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 250, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo di partenza, di quello di arrivo, del percorso da seguire, dei tempi nonchè delle persone o del carico trasportato.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 48), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Il senatore Genco desidera alcuni chiarimenti in ordine agli articoli 129 e 130 del nuovo Codice della strada.

Ricordo che agli articoli 129 e 130 sono così formulati:

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Art. 129.

(Circolazione dei veicoli a trazione animale)

Ogni veicolo a trazione animale deve essere guidato da un conducente che non deve mai abbandonare la guida durante la marcia e deve avere costantemente il controllo degli animali.

Un veicolo adibito al trasporto di persone non può essere trainato da più di due animali se a due ruote o da più di quattro animali se a quattro ruote.

Un veicolo adibito al trasporto di cose non può essere trainato da più di tre animali se a due ruote o da più di sei animali se a quattro ruote.

I veicoli adibiti al trasporto di cose, qualora debbano effettuare trasporti eccezionali o siano veicoli eccezionali o debbano superare forti pendenze, possono essere trainati da un numero di animali superiore a quello indicato nel precedente comma.

I veicoli trainati da più di quattro animali debbono avere due conducenti.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Art. 130.

(Circolazione degli animali)

Per ogni due animali da tiro, da soma e da sella occorre un conducente, il quale deve avere costantemente il controllo dei medesimi e condurli in modo da evitare intralcio o pericolo per la circolazione.

Ogni animale indomito o pericoloso deve avere almeno un conducente.

Gli animali possono essere legati a tergo dei veicoli a trazione animale.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

GENCO. Non mi spiego per quale ragione coll'articolo 129 è previsto che, mentre un veicolo adibito a trasporto di cose può essere trainato da tre animali, uno adibito a trasporto di persone non può essere trainato da più di due animali. Inoltre, l'ar-

ticolo 130 dice poi che per ogni due animali da tiro occorre un conducente. Nella città di Altamura, che io rappresento, ad esempio, vi sono seimila veicoli a trazione animale, con un animale, con due, ma più spesso con tre. Non siamo ancora arrivati ad una meccanizzazione per i trasporti delle persone; non mi spiego pertanto, come ripeto, la ragione per cui si prescrivono due animali da tiro, quando da secoli si è sempre fatto altrimenti senza che ne derivasse alcun inconveniente.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Ma sono previsti i trasporti eccezionali. Il quarto comma dell'articolo 129 dice infatti:

« I veicoli adibiti al trasporto di cose, qualora debbano effettuare trasporti eccezionali o siano veicoli eccezionali o debbano superare forti pendenze, possono essere trainati da un numero di animali superiore a quello indicato nel precedente comma ».

Il caso esposto dal senatore Genco rientra in quelli previsti da detto comma.

GENCO. Se questo è chiaro dal punto di vista dell'interpretazione, non ho altro da osservare.

PRESIDENTE, relatore. Do lettura del punto 49) dell'articolo 1 del disegno di legge:

49) Art. 133. — Al penultimo comma, le parole: «rimanendo a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria presenti » sono sostituite dalle altre: « mettendosi immediatamente a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria ».

All'ultimo comma, dopo la parola: « arresto », è aggiunta l'altra: « preventivo ».

Ricordo che l'articolo 133 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 133.

(Obblighi del conducente in caso di investimento)

Il conducente in caso di investimento di persona ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente alla persona investita.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Il conducente che in caso di investimento di persona non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con l'arresto fino a quattro mesi.

Il conducente che in caso di investimento omette di prestare l'assistenza occorrente alla persona investita è punito con la reclusione da quattro a sei mesi e con la multa da lire venticinquemila a lire centomila. Se da tale condotta deriva un aggravamento delle lesioni la pena è aumentata; se deriva la morte la pena è raddoppiata. Qualora l'investimento derivi da colpa si applicano le norme sul concorso di reati.

Il conducente che si fermi ed, occorrendo, presti assistenza alla persona investita rimanendo a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria presenti, non è soggetto all'arresto preventivo stabilito per il caso di flagranza di reato e le pene da infliggere possono essere ridotte di un terzo.

Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto.

MAGLIANO. All'ultimo comma di questo articolo è detto, nel primitivo testo governativo: «Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto». La Camera ha aggiunto. dopo la parola « arresto », la parola « preventivo ».

Ora, tutti noi componenti della Commissione di giustizia, ed anche il rappresentante del Governo, abbiamo rilevato che questa è una posizione assurda ed antigiuridica, poichè non può esservi arresto preventivo; l'arresto avviene sempre dopo l'investimento, quindi non comprendo con quale criterio questa parola sia stata aggiunta. Evidentemente, il pensiero dei colleghi della Camera è stato questo: che l'arresto deve mantenersi finchè il magistrato non abbia completato la sua indagine.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. L'ultimo comma è in relazione con quanto detto nel comma precedente:

« Il conducente che si fermi ed, occorrendo, presti assistenza alla persona investita mettendosi immediatamente a disposizione

degli agenti di polizia giudiziaria, non è soggetto all'arresto preventivo stabilito per il caso di flagranza di reato ».

Nell'ultimo comma è stata ripetuta la parola « preventivo » per riportarsi al caso della flagranza. Al gangster della strada che, dopo aver investito una persona, fugge lascando senza assistenza l'investito, si applica l'arresto come in caso di flagranza di reato. Non si può assolutamente ammettere che l'investitore non faccia il proprio dovere e fugga, senza assistere la persona investita e senza mettersi a disposizione dell'Autorità giudiziaria; cosa, questa, che avviene con troppa frequenza, come si può rilevare attraverso le statistiche e le denuncie fatte all'Autorità giudiziaria stessa.

È nostra convinzione che questo sia uno dei casi più gravi che si possano verificare; pertanto il reato deve portare all'arresto, anche se non si verifica la condizione di flagranza.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Chi ha provocato un investimento e fugge, si trattasse anche di una lesione lievissima. deve essere arrestato, perchè deve essere considerato uno dei peggiori delinquenti che affliggono la società.

GOMBI. Condivido pienamente quanto hanno detto gli onorevoli Ministri.

OTTOLENGHI. Avrei qualche dubbio, sull'interpretazione di questo articolo, che penso sia bene venga chiarito. Già qualche chiarimento è stato dato dal ministro Angelini, però sarà bene che si guardino a fondo le cose perchè, purtroppo, queste norme, quando escono dalla sede legislativa, vanno in mano ad interpreti che non sempre hanno una capacità sufficiente. Viviamo tutti i giorni a contatto di coloro che sono chiamati ad interpretare e ad applicare la legge; conosciamo quanto alti siano i meriti di costoro, ma anche quanti siano i loro difetti, umani del resto, comuni a noi tutti.

L'articolo 133 si potrebbe dire che è classico nel campo del diritto penale; nel Codice penale, infatti, l'articolo 133 è quello che disciplina esattamente le pene, che conferisce

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

al giudice un potere discrezionale di graduare le pene in base alle condizioni soggettive ed oggettive.

Ora, l'articolo 133 del nuovo Codice della strada stabilisce anzitutto l'obbligo del conducente di fermarsi, e questo è un principio sul quale non si deve discutere, è sacrosanto. Naturalmente si deve considerare la cattiva volontà di non prestare soccorso: se non mi accorgo di aver prodotto una lesione non posso chiedere scusa!...

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Interrompo il senatore Ottolenghi per far rilevare che si è verificato varie volte questo caso: la persona che ha provocato l'investimento si è trovata veramente in pericolo di essere linciata; già nella discussione che si è svolta alla Camera abbiamo fatto osservare, come chiarimento, che in questo caso non si può parlare di fuga, naturalmente se la persona si presenta alla stazione dei carabinieri più vicina per esporre l'accaduto In tal caso, provvederà il magistrato ad accertare i fatti. Questo caso, come ripeto, si verifica molto spesso. Ciò che conta, quindi, è la volontà di fuggire con l'intento di non farsi prendere il numero della targa, lasciando la persona investita in mezzo alla strada, priva di assistenza.

O T T O L E N G H I. Il secondo comma dell'articolo 133 punisce chi non ottempera all'obbligo di fermarsi; si intende con ciò l'imposizione che viene fatta dall'agente di polizia, dal momento che questo è un reato soltanto contravvenzionale perchè punito con l'arresto e non con la reclusione.

Nel terzo comma, invece, è previsto il delitto vero e proprio, punito con la reclusione e con la multa. Siamo in materia di delitto di omissione di soccorso, potremmo dire, al quale è data una specifica configurazione in rapporto al delitto di investimento stradale. Si parla infatti di concorso di reati: omissione di soccorso e reato colposo, che può essere di lesione o di omicidio colposo. Anche su questo punto, come per i precedenti, la dizione del testo è chiara e non sorgono equivoci.

Sorgono invece equivoci relativamente al quarto comma. Si dice: « Il conducente che si fermi ed, occorrendo, presti assistenza alla persona investita rimanendo a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria presenti, non è soggetto all'arresto preventivo stabilito per il caso di flagranza di reato... »: quel famoso arresto preventivo di cui abbiamo parlato e che ha dato luogo a un equivoco di interpretazione. Si capisce quale è il concetto del legislatore, anche se la dizione non è tecnicamente perfetta. Senonchè si dice in seguito: « ...e le pene da infliggere possono essere ridotte di un terzo ». Ma quali pene? Le pene per il reato colposo?

Non possono essere che per il reato colposo. Questa norma è, insomma, prevista come attenuante specifica in caso di reato colposo, se non sbaglio. Si tratta di un chiarimento che mi sembra importante.

A N G E L I N I, Ministro dei trasporti. Quando ci si riferisce alle pene da infliggere si intendono tutte quelle previste per il reato di omicidio colposo, di lesione semplice, di lesione grave, eccetera. Già alla Camera è stato dato atto che si tratta di un'ulteriore attenuante, oltre le attenuanti generiche previste dall'articolo 62, concessa al fine di stimolare e premiare chi presta l'assistenza.

O T T O L E N G H I. Prendo atto ben volentieri di questo chiarimento di carattere interpretativo.

CARUSO. Propongo che venga soppresso l'ultimo comma dell'articolo 133, laddove è detto: « Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto preventivo ».

A me sembra che sia completamente antigiuridico dare la possibilità dell'arresto anche nei casi in cui non è ammesso il mandato di cattura e non vi sia flagranza. L'arresto successivo è una cosa assurda. Insisto pertanto nella mia proposta.

PRESIDENTE, relatore. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo al punto 49) proposto dal senatore Caruso.

(Non è approvato).

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Metto ai voti il punto 49), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 50) dell'articolo 1 del disegno di legge:

50) Art. 134. — Al terzo comma, le parole: « tranne che sugli » sono sostituite dalle altre: « al di fuori degli ».

Ricordo che l'articolo 134 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 134.

(Pedoni)

I pedoni debbono circolare sui marciapiedi. sulle banchine e sui viali rialzati; qualora questi manchino o siano manifestamente insufficienti, possono circolare sul margine sinistro della carreggiata, ed anche sul margine destro quando si tratti di carreggiata a senso unico di circolazione o di strada a due carreggiate separate.

I pedoni per attraversare la carreggiata debbono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi o dei soprapassaggi. Qualora questi non esistano o si trovino a distanza superiore a cento metri, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare.

È vietato ai pedoni di attraversare i crocevia; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi tranne che sugli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente comma.

È vietato ai pedoni sostare sulla carreggiata o sostare in gruppi sulle parti della strada a loro riservata quando vi si svolga intenso movimento.

Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori i conducenti debbono dare la precedenza, rallentando e alla occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali.

I pedoni che attraversano la carreggiata al di fuori degli attraversamenti pedonali debbono dare la precedenza ai conducenti. I conducenti debbono fermarsi quando un cieco munito di bastone bianco o altrimenti riconoscibile attraversi la carreggiata.

I veicoli sprovvisti di motore per uso di bambini o invalidi possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni.

È vietato effettuare sulle strade giuochi o esercitazioni sportive.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 50), di cui ho già dato lettura.

(E approvato).

Il senatore Crollalanza intende formulare alcuni rilievi in ordine all'articolo 136 del nuovo Codice della strada, che, come si ricorda, è così formulato:

Art. 136.

(Servizi di polizia stradale)

Costituiscono servizi di polizia stradale:

- a) la prevenzione e l'accertamento dei reati in materia di circolazione stradale:
- b) le rilevazioni tecniche relative agli incidenti stradali ai fini giudiziari;
- c) la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico;
- d) la scorta per la sicurezza della circolazione.

Gli organi di polizia stradale concorrono. altresì, alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere.

Ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, salve le attribuzioni dei Comuni per quanto concerne i centri abitati.

CROLLALANZA. In ordine all'articolo 136, e, in particolare, agli organi della polizia stradale, credo apportuno sottoporre all'approvazione della Commissione il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione del Senato, considerato il costante, notevole sviluppo chilometrico della rete delle strade statali e la

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

necessità di salvaguardarne il patrimonio, in vista della prossima entrata in vigore del nuovo Codice della strada, fa voti che il Corpo di polizia stradale, adeguatamente aumentato nel suo organico e potenziato nella sua attrezzatura, sia passato alla dipendenza amministrativa e tecnica dell'A.N.A.S., per il più idoneo e tempestivo impiego ».

Come è noto, tale Corpo di pubblica sicurezza, in passato, quando l'A.N.A.S. era A.A.S., era alle dipendenze della stessa Amministrazione dei lavori pubblici o, per essere più precisi, dell'Azienda della strada.

Era alle sue dipendenze perchè si riteneva che questo Corpo di pubblica sicurezza avesse un compito specifico, cioè di curare la salvaguardia del patrimonio stradale, di adempiere a tutti i compiti che da tale Azienda venivano di volta in volta fissati, e anzitutto di assicurare l'osservanza del Codice della strada.

Quando l'A.A.S. fu soppressa, si è ritenuto più opportuno passare la polizia stradale alle dipendenze del Ministero dell'interno.

Praticamente ora avviene che la polizia della strada assolve anche ai compiti di pubblica sicurezza, ed è altresì considerata un corpo di polizia che molte volte assolve ad altri compiti (cerimonie), ed è quindi distratta da compiti specifici in cui più opportunamente può essere impiegata su direttiva e disposizione dei singoli dipartimenti stradali.

Ora mi domando se non sia il caso di ritornare al vecchio sistema e di dare effettivamente a questo Corpo di polizia dei compiti più specifici. Allo stesso modo ritengo che la polizia stradale debba ritornare alle dirette dipendenze dell'Azienda stradale.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici* Il senatore Crollalanza comprenderà la delicatezza del suo ordine del giorno.

È evidente che io, come membro del Governo, non posso accettarlo; sono pronto, però, ad accoglierlo come raccomandazione.

Questo argomento è stato dibattuto da lungo tempo, in un'atmosfera di particolare cordialità, sia con il Ministro dell'interno che con gli Organi superiori della polizia. In linea di massima è stato raggiunto un accordo che è poi rimasto sospeso, in attesa che il Codice stradale entrasse in funzione.

L'accordo sarebbe stato raggiunto in questi termini: la polizia stradale rimarrebbe alle dipendenze del Ministero dell'interno, però, per quanto riguarda l'impiego, verrebbe trovato un modus vivendi in relazione al quale questo verrebbe di volta in volta concordato fra gli organi dei Ministeri dei lavori pubblici e dell'interno.

Dico di più: avremmo già concordato di potenziare l'organizzazione della pubblica sicurezza con l'acquisto di alcune migliaia di mezzi e macchine, da mettere a disposizione per poter svolgere la funzione molto più complessa e completa prevista dal nuovo Codice della strada.

CROLLALANZA. Ritengo opportuno che la Commissione si pronunci sul mio ordine del giorno.

Ciò che ha detto il Ministro dei lavori pubblici, evidentemente, rappresenta un compromesso che, nelle condizioni attuali, è quanto di meglio si possa ottenere.

A cosa mira il mio ordine del giorno? A provocare un provvedimento legislativo, è chiaro, che sia esaminato collegialmente ed eventualmente varato. Fino a quando non vi sarà tale provvedimento, è ovviamente auspicabile ed opportuno che vi sia una maggior collaborazione; collaborazione che, è doloroso doverlo constatare, solo oggi si cerca di attuare o, per essere più precisi, si cerca di concedere. Io sono convinto, infatti, che tale collaborazione sia sempre stata invocata da parte degli organi del Ministero dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S.

È bene che questo ordine del giorno chiarisca quella che è una necessità di impiego tecnico, e che su questo la Commissione si pronunci, sia ai fini del passaggio del Corpo di polizia stradale alle dipendenze dell'A.N.A.S., sia ai fini dell'aumento dell'organico, che non si potrà ottenere senza il provvedimento di legge che questo ordine del giorno potrebbe provocare.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

GENCO. Il ministro Togni ha risposto in parte a ciò che volevo dire. Il problema è complesso, e non è possibile occuparcene, di sfuggita, in un ordine del giorno. perchè, oltre alla polizia stradale, c'è quella ferroviaria, quella portuale, ed altre specialità di polizia. II passaggio della polizia stradale alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici dovrebbe comportare un analogo passaggio degli altri corpi di polizia, non solo, ma impedirebbe, a mio parere, il passaggio degli agenti della polizia, diciamo, « generica », alla polizia stradale o viceversa, perchè quando un agente di polizia stradale non si comporta bene o non è in grado di svolgere bene il suo servizio egli torna alla polizia « generica » e viene sostituito.

Per le ragioni che ho esposto, non voterò favorevolmente l'ordine del giorno.

OTTOLENGHI. Sono molto perplesso di fronte alla proposta del senatore Crollalanza. Pur comprendendo la necessità di creare un corpo specializzato di polizia stradale, temo che l'ordine del giorno sia un po' prematuro. Inoltre, non mi sembra questa la sede idonea per presentarlo. Sarebbe forse meglio affrontare il problema proprio in relazione alla creazione di tutti i corpi di polizia specializzata, e ciò si renderà sempre più necessario con l'andar del tempo. Ma per quel che riguarda la attuale situazione, dal momento che, dobbiamo riconoscerlo, gli agenti di polizia stradale servono anche le strade provinciali e comunali, occorre domandarci se l'A.N.A.S. sarebbe in grado di fare un servizio di controllo anche sulle strade provinciali e comunali. Questo è un primo punto interrogativo.

È vero che il Codice dà facoltà di controllo su tutte le strade, ma ciò per quanto concerne la attuale struttura della polizia stradale; qualora essa passasse alle dipendenze dell'A.N.A.S., si dovrebbe precisare che la A.N.A.S. estende il suo controllo anche alle altre strade, attraverso la polizia. Inoltre, l'articolo 137 stabilisce quali sono gli agenti di polizia giudiziaria, richiamandosi anche all'articolo 221 del Codice di procedura pe nale.

Il problema mi sembra molto complesso; pertanto io, personalmente, penso che sarà bene manifestare questa nostra aspirazione come aspirazione futura a creare un corpo specializzato ed a passarlo alle dipendenze dell'A.N.A.S. Il nostro voto dovrebbe essere questo: che il corpo di polizia stradale sia sempre più specializzato ed affinato nei compiti di vigilanza sulle strade. Diventerà poi una necessità il trasferirlo alle dipendenze dell'A.N.A.S., proprio perchè avrà assunto ormai dei compiti specifici ed esclusivi.

TARTUFOLI. Esiste tutto un grosso problema del traffico stradale, che si acuisce in occasione di riunioni e di pellegrinaggi. La situazione attuale permette di manovrare questo Corpo, in rapporto alle esigenze del traffico. Come il senatore Ottolenghi, sono anch'io perplesso riguardo alla formula proposta dal senatore Crollalanza; ritengo però che, per non lasciar cader nel nulla l'invito ad aumentare il Corpo della polizia stradale. in rapporto all'incremento della circolazione, l'ordine del giorno possa essere votato per divisione delle due parti, concernenti l'una l'invito ad aumentare l'organico del Corpo di polizia stradale, l'altra a destinare il Corpo stesso ad un Dicastero diverso da quello di appartenenza attuale.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Vorrei pregare di non prolungare ulteriormente la discussione, ma di limitarci a prendere nota del fatto che sono già in corso discussioni su un più oculato impiego della polizia stradale — in modo che le esigenze che di volta in volta i dirigenti debbono superare, siano affrontate con l'uso dei mezzi più idonei — e sul riconoscimento della necessità di un potenziamento della polizia stradale. Ho parlato di qualche migliaio di automezzi che verranno dati in dotazione: automezzi che saranno utilizzati in modo diverso, con diversa concezione, perchè la polizia possa fare il suo servizio in borghese, con mezzi normali, in modo da poter meglio controllare le infrazioni.

Aggiungo che vi è in progetto l'aumento del Corpo di polizia stradale da settemila ad ottomila unità, in rapporto con l'aumento

14^a SEDUTA (23 aprile 1959)

del numero delle strade assunte come nazionali.

Presa nota di queste informazioni, che non riguardano particolari innovazioni, ma solo una opportuna e doverosa coordinazione di sforzi e di impieghi, dichiaro che terrò presente la richiesta avanzata dal senatore Crollalanza. Lo prego però di non presentare le sue richieste sotto forma di ordine del giorno.

DE LUCA. Sono pienamente favorevole all'ordine del giorno presentato dal senatore Crollalanza. Sono convinto che anche il vecchio Codice della strada non sia stato mai praticamente rispettato, appunto a causa della carenza dell'organico del Corpo della polizia stradale, carenza dovuta non solo al fatto che il personale non è numeroso, ma anche al fatto che esso viene adibito spesso ad altre funzioni. Se vogliamo che veramente il nuovo Codice venga rispettato, questo compito deve essere affidato alla polizia stradale.

Penso quindi che l'ordine del giorno proposto debba essere messo ai voti, anche perchè serva di incentivo al Governo, perchè risolva determinati problemi. A'ggiungo che, se il senatore Crollalanza volesse ritirare il suo ordine del giorno, lo farei mio, affinchè fosse messo in votazione.

BUIZZA. Mi sembra che questo problema, già di per sè molto ampio, sia stato da noi dilatato eccessivamente.

A mio avviso, il problema che è indispensabile risolvere è quello di aumentare il contingente della Polizia stradale. Però, sia che ci si limiti a domandare l'aumento dei contingenti della polizia stradale, sia che si voglia rivedere tutto questo programma, ci vorrà tempo.

Dal momento che sono presenti i Ministri, e soprattutto il Ministro dei lavori pubblici, vorrei fare una raccomandazione. Vi sono dei tronchi stradali che, in dati periodi stagionali, vengono soffocati dal traffico, sono letteralmente coperti di vetture che circolano male e danno luogo agli inconvenienti che abbiamo lamentato, mentre vi sono altri tronchi che restano quasi senza traffico.

Ora, occorrerebbe una certa elasticità, in modo che gli agenti di polizia che si trovano sui tronchi stradali privi di traffico potessero essere spostati sugli altri. Per ottenere questo mi sembra sia necessaria, come ripeto, una certa elasticità nell'impiego dei reparti, perchè bisogna che uno spostamento dall'una all'altra competenza sia semplificato e reso possibile, non solo nelle dodici o nelle ventiquattro ore, ma non appena si renda necessario.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Vorrei fare un'osservazione che si riallaccia a quanto ha detto il ministro Togni e a quanto ha detto il senatore Crollalanza.

Il senatore Crollalanza è partito da un presupposto che non tiene conto di tutti gli elementi della questione: la polizia stradale non è competente soltanto in materia di circolazione, ma anche in materie che riguardano la competenza dell'Ispettorato della motorizzazione.

Ora, io sono perfettamente convinto dell'esistenza delle esigenze segnalate dal senatore Crollalanza, ma mi permetto di osservare che, fino a che l'A.N.A.S. non sarà passata alle dipendenze del Ministero dei trasporti, o l'Ispettorato della motorizzazione non si sarà unificato con l'A.N.A.S. nel Ministero dei lavori pubblici, la materia rimane divisa fra l'A.N.A.S. e l'Ispettorato della motorizzazione, e la polizia stradale deve adempiere ad ambedue le funzioni.

Sono quindi convinto che sia prematuro, oggi, con un voto non ben ponderato, affrontare questo problema. Vorrei che ci si preoccupasse (e mi rivolgo anche ai colleghi dell'opposizione) di avere un corpo di polizia, dedito al controllo e al rispetto delle norme della circolazione, sempre più qualificato, più idoneo, più numeroso possibile, lasciando quest'altro problema ad un esame più ponderato, che si potrà fare in seguito. Tanto più che la questione esiste anche per altri corpi di polizia speciale.

GOMBI. Nel presentare il suo ordine del giorno il senatore Crollalanza è stato particolarmente conciliante verso le vedute del Ministro, pur mantenendo la sostanza del-

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

l'ordine del giorno. Non stiamo votando il disegno di legge, ma un ordine del giorno che mira a creare le premesse di una legge che regoli questa materia in un prossimo futuro.

M A G L I A N O. Ma se il Ministro respinge l'ordine del giorno, anche il suo argomento resta pregiudicato.

GOMBI. Ma chi lo propone lo fa per il desiderio che si vada in quella direzione. Mi pare che siamo tutti d'accordo sulla necessità di aumentare l'organico del Corpo di polizia stradale e sull'utilità di assoggettarlo all'A.N.A.S. In quest'ordine d'idee il Ministro può accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Siamo d'accordo sulla necessità di aumentare l'organico del Corpo e di metterlo entro il quadro delle responsabilità e dell'una e dell'altra Amministrazione. Vi sono dei controlli e delle infrazioni che riguardano lo Ispettorato della motorizzazione, ed altri che riguardano l'A.N.A.S. Lasciamo impregiudicata un'eventuale futura diversa disposizione.

SOLARI. Sono pienamente d'accordo con la richiesta del senatore Crollalanza. Solo, mi pare che sia più logica la dipendenza del Corpo dall'Ispettorato della motorizzazione che non dall'A.N.A.S.

RESTAGNO. Credo che siamo tutti d'accordo sul criterio ispiratore della proposta del senatore Crollalanza. Alcuni di noi, però, per un motivo che è affiorato nella discussione, sono perplessi. Di polizia, in Italia, ne dovremmo avere una, salvo poi, come forma d'impiego, sottoporla a Ministeri diversi e con funzioni diverse. Questo dovrebbe essere l'obiettivo cui mirare. Che dopo la guerra si siano accentrate nel Ministero dell'interno diverse polizie specializzate si spiega: ricordo che allora ero Sottosegreta rio per i lavori pubblici e se ne parlò molto. Fu necessario accentrare le diverse polizie nel Ministero dell'interno per riportare gra-

dualmente la sicurezza del Paese nelle condizioni di ordine di cui oggi godiamo.

Il problema dell'ordinamento della polizia è molto vasto. Mi domando, ad esempio, perchè abbiamo la pubblica sicurezza ed i carabinieri. Ad un certo momento si dovrà porre sul tavolo la questione ed esaminare quanto è opportuno fare nell'interesse del Paese ed anche per risparmiare sulle spese. È un problema che noi tutti desideriamo venga risolto con il criterio del comando unico, senza rinunciare ad alcuni Corpi specializzati alle dipendenze tecniche dei diversi Ministeri.

Il problema posto dal senatore Crollalanza è un problema che merita di essere affrontato e risolto nel quadro generale di un maggior coordinamento e di una migliore utilizzazione tecnica degli elementi che fanno parte delle singole polizie.

CROLLALANZA. Non vorrei che il ministro Angelini mi attribuisse il desiderio di chiedere il passaggio della polizia stradale sotto la giurisdizione dell'A.N.A.S., sottraendola a quella del Ministero dell'interno ed a quella dei Prefetti. Questo non è di sicuro nelle finalità della mia richiesta, anche perchè io, contrariamente a quanto pensano i colleghi della sinistra, sono favorevole al mantenimento dei Prefetti.

Vorrei invece chiarire il mio punto di vista. Il vecchio Codice della strada prevedeva l'osservanza delle norme della circolazione e fino allo scoppio della seconda guerra mondiale la polizia stradale era alle dipendenze dell'A.N.A.S.: non è mai avvenuto che i militi della strada si siano preoccupati se mancava la distanza prescritta dal margine della strada per la costruzione di un cancello, di un ingresso di villa, o simili; viceversa si sono sempre preoccupati di far osservare le norme della circolazione. La polizia stradale, ne sono sicuro, tanto alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici, quanto a quelle dell'A.N.A.S., avrebbe le stesse preoccupazioni. Ritengo che, se la Polizia venisse messa alle dipendenze dell'A.N.A.S., sarebbe molto facile un accordo tra i due Ministeri, molto più di quanto non avvenga oggi tra un Ministero politico come quello del-

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

l'interno e due Ministeri tecnici come quello dei lavori pubblici e quello dei trasporti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Dal 1933 c'è stato l'ottanta per cento di aumento della circolazione motorizzata.

CROLLALANZA. E per questo invoco l'aumento dell'organico della polizia stradale, proprio per rapportare il numero degli agenti al numero dei mezzi in circolazione. Quindi non volevo allargare il problema, ma solo approfittare dell'occasione del varo del nuovo Codice della strada per porre in risalto questo problema, che ritengo meritevole della maggiore considerazione.

L'ordine del giorno che ho presentato e che vorrei fosse messo ai voti mi pare degno di attenzione: poichè, però, le considerazioni prospettate dai Ministri competenti potrebbero far mancare il numero dei voti necessario per l'approvazione dell'ordine del giorno, e far quindi considerare una non approvazione dello stesso come una bocciatura, domando ai Ministri competenti se ritengono l'ordine del giorno meritevole di considerazione e se, come tale, desiderano sottoporlo all'esame degli organi competenti del Governo. Poichè il Governo ha dichiarato di accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, ritira l'ordine del giorno stesso.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Il problema è assai vasto, e penso che il senatore Crollalanza possa avere l'opportunità di svolgere meglio e più ampiamente l'argomento in sede di discussione dei bilanci dei Trasporti o dei Lavori pubblici. Basterà qui sottolineare che la questione è degna della massima considerazione, indipendentemente dalla soluzione del problema.

PRESIDENTE, relatore. Do lettura del punto 51) dell'articolo 1 del disegno di legge:

- 51) Art. 137. Al secondo comma, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
- « b) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del Codice di proce-

dura penale ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi di polizia municipale, costituiti in forza di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno ».

Al terzo comma, dopo le parole: « polizia giudiziaria », sono aggiunte le altre « ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi di polizia municipale ».

Ricordo che l'articolo 137 del nuovo Co dice della strada è così formulato:

Art. 137.

(Espletamento dei servizi di polizia stradale)

L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136, spetta, in via principale, agli ufficiali, sottufficiali, graduati e guardie della specialità polizia stradale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza

L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136, comma primo, lettera a), spetta inoltre:

- a) ai funzionari dell'Azienda nazionale autonoma delle Strade statali dell'Ispettorato della viabilità del Ministero dei lavori pubblici, del Genio civile, dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al Servizio di polizia stradale nonchè a quelli degli Uffici tecnici delle Provincie e dei Comuni;
- b) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del Codice di procedura penale;
- c) agli agenti giurati dello Stato, delle Provincie e dei Comuni aventi la qualifica o le funzioni di capo cantoniere stradale.

L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136, comma primo, lettere b), c) e d) spetta inoltre agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nel comma secondo lettera b), del presente articolo.

Con decreto del Ministro per l'interno di concerto con quelli per i lavori pubblici e per i trasporti è stabilito il distintivo, del quale debbono essere muniti i funzionari cui spetta la prevenzione e l'accertamento dei reati in materia di circolazione stradale.

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

O T T O L E N G H I. Prego di chiarire in sede di regolamento, la portata della lettera c) di questo articolo. È un rilievo che mi è stato fatto da un'Amministrazione provinciale, e sulla cui opportunità credo che la stessa A.N.A.S. possa essere d'accordo. Sarebbe opportuno precisare il significato pratico della dizione « l'espletamento dei servizi di polizia stradale spetta anche agli agenti giurati dello Stato, delle Provincie e dei Comuni aventi la qualifica o le funzioni di capo cantoniere stradale ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La medesima questione è stata già sollevata in altra sede e chiarita.

OTTOLENGHI. Insisterei sulla opportunità di chiarire, per lo meno in sede di regolamento, che cosa si intenda praticamente per agenti giurati aventi la qualifica o le funzioni di capo cantoniere stradale, la dizione avendo già fatto sorgere conflitti di interpretazione, particolarmente ad opera delle Provincie, dei Comuni e degli uffici tecnici, specie per quanto riguarda il servizio nelle località isolate.

GENCO. Con decreto del Ministro dell'interno — come è detto nell'ultimo comma dell'articolo 137 del nuovo Codice della strada, cioè il medesimo articolo cui fa riferimento il senatore Ottolenghi — è stabilito un distintivo, del quale debbono essere muniti i funzionari cui spetta la prevenzione e l'accertamento dei reati in materia di circolazione stradale. Quindi, anche posto il caso che vi sia una persona la quale eserciti le funzioni di capo cantoniere stradale senza averne la qualifica, vi sarà sempre tale distintivo che costituirà valido titolo di riconoscimento.

S P A S A R I, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. I funzionari capo cantonieri hanno sul berretto un distintivo particolare ed hanno alle loro dipendenze cantonieri che coprono 40-50 chilometri di distanza. I cantonieri addetti ai luoghi isolati

hanno invece la sola cura di un modesto tratto stradale, ben delimitato e ben precisato.

OTTOLENGHI. Siamo d'accordo, la sostanza della mia richiesta però è diversa. Sappiamo tutti che cosa s'intende per qualifica: si deve precisare che cosa si intende per « avente la funzione ». Ossia. l'individuo che esercita, nel caso nostro, le funzioni di capo cantoniere è pubblico ufficiale sempre o solamente quando esercita di fatto tali funzioni?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A parte qualche precisazione che può essere benissimo inserita nel regolamento, resta sempre valida l'affermazione dell'ultimo comma dell'articolo 137 del nuovo Codice della strada, in cui è detto che i funzionari, aventi qualifica o funzioni di prevenzione e accertamento di reati in materia di circolazione stradale, sono muniti di regolare distintivo.

OTTOLENGHI. Mi permetta, onorevole Ministro, la questione è meno superficiale di quanto si possa ritenere. In molti articoli del nuovo Codice della strada si fa riferimento al Codice di procedura penale. Occorre pertanto essere chiari e aderenti ai presupposti giuridici. Per esempio, in materia di reati di oltraggio, si considerano tali quelli di offesa a pubblico ufficiale nell'esercizio delle sue funzioni — è esatto, onorevole ministro Angelini? —. Che cosa s'intende allora per « avente le funzioni? » Una posizione stabile e tale soltanto allorchè tali funzioni vengano esercitate di fatto, anche momentaneamente? Inseriamo una esauriente spiegazione nel regolamento: non costa molta fatica ed elimina, d'altro canto, molti inconvenienti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. È giusto, e ringrazio il senatore Ottolenghi del suggerimento.

PRESIDENTE, relaiore. Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti il punto 51), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Do lettura del punto 52) dell'articolo 1 del disegno di legge:

52) Art. 138. — I commi secondo, terzo e quarto sono sostituiti dai seguenti:

« Qualora, per qualsiasi motivo, il pagamento non avvenga immediatamente, il contravventore può provvedervi, anche a mezzo di versamento in conto corrente postale, entro quindici giorni dalla contestazione, presso l'ufficio che deve essergli all'uopo indicato.

Per ogni altra contravvenzione, prevista dalle presenti norme, per la quale è stabilita la sola pena dell'ammenda, quale ne sia il massimo, il contravventore è ammesso a pagare, entro quindici giorni dalla contestazione e con le modalità indicate nel precedente comma, una somma corrispondente alla sesta parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

A decorrere dal sedicesimo giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione, il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel secondo comma, di una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa».

Ricordo che l'articolo 138 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 138.

(Oblazione)

Nelle contravvenzioni, previste dalle presenti norme, per le quali è stabilita la sola pena dell'ammenda fino a lire diecimila, ventimila, quarantamila o cinquantamila, il contravventore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta la contravvenzione la somma, rispettivamente, di lire mille, tremila, cinquemila e seimila, quando sia conducente di veicolo a motore, e di lire cinquecento, mille, duemila o tremila negli altri casi.

Qualora, per qualsiasi motivo, il pagamento non avvenga immediatamente, il contravventore può provvedervi, anche a mezzo di versamento in c.c.p. entro cinque giorni dalla contestazione, presso l'ufficio che deve essergli all'uopo indicato.

A decorrere dal sesto giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel precedente comma, di una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

Per ogni altra contravvenzione prevista dalle presenti norme, per la quale è stabilita la sola pena dell'ammenda quale ne sia il massimo, il contravventore è ammesso a pagare entro sessanta giorni dalla contestazione e con le modalità indicate nel comma secondo, una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

L'oblazione non è ammessa quando il trasgressore non abbia ottemperato all'invito a fermarsi, ovvero, trattandosi di conducente di veicolo, si sia rifiutato di esibire il documento di circolazione, la patente di guida o qualsiasi altro documento che, ai sensi delle norme stesse debba avere con sè.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 52), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do ora lettura del punto 53) dell'articolo 1 del disegno di legge:

53) Art. 139. — Al secondo comma, le parole: « per metà allo Stato e per metà » sono sostituite dalle altre: « per intero, rispettivamente ».

Al terzo comma, la seconda parte — da possa essere destinata » alla fine — è sostituita dalle seguenti parole: « possa essere destinata a studi ed esperimenti per il miglioramento della segnaletica stradale, alla educazione stradale e alla propaganda per la prevenzione degli incidenti stradali, nonchè all'assistenza e alla previdenza della polizia stradale, dei funzionari, ufficiali ed agenti di cui all'articolo 137. Le Province ed i Comuni determinano ogni anno, con deliberazione dei rispettivi Consigli, quale

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

parte del provento spettante ad essi, ai sensi del secondo comma del presente articolo, possa essere destinata alla sgnaletica stradale e all'educazione stradale ».

Ricordo che l'articolo 139 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 139.

(Provento delle oblazioni e delle condanne)

Il provento delle oblazioni e delle condanne a pene pecuniarie è devoluto per intero allo Stato se trattasi di contravvenzioni da chiunque accertate sulle strade statali.

Per le contravvenzioni accertate su strade non statali è devoluto interamente allo Stato se trattasi di contravvenzioni alle presenti norme accertate dai suoi funzionari, ufficiali ed agenti; è devoluto per metà allo Stato e per metà alle Provincie od ai Comuni se trattasi di contravvenzioni alle presenti norme accertate dai funzionari, ufficiali ed agenti delle Provincie e dei Comuni.

Il Ministro per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per il tesoro, determina ogni anno quale parte dei proventi spettanti allo Stato a norma dei commi precedenti possa essere destinata alla concessione di premi di diligenza alla Polizia stradale, ai funzionari, ufficiali ed agenti indicati nell'articolo 137, quale parte alla concessione del premio di manutenzione ai capi cantonieri e quale parte alla Cassa pensioni dei cantonieri.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad introdurre con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione della entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, nonchè negli stati di previsione dell'entrata e della spesa della Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 53), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

GOMBI, In merito all'articolo su cui abbiamo testè discusso, presento un ordine

del giorno, firmato anche dai colleghi Salari e Buizza, del seguente tenore:

« La 7ª Commissione del Senato, riunita in sede legislativa per l'approvazione delle modifiche al nuovo Codice della strada, a seguito dell'approvazione del nuovo testo dell'articolo 139, fa voti che le amministrazioni provinciali e comunali tengano presente la situazione in cui verranno a trovarsi i vigili urbani e le guardie provinciali e invita le amministrazioni stesse a provvedere in forma congrua ad assicurare agli agenti suddetti la conservazione del livello medio degli attuali emolumenti globali percepiti».

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Un ordine del giorno di identico tenore è già stato presentato alla Camera dei deputati: i! Governo lo può accettare soltanto come raccomandazione.

FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Faccio presente al senatore Gombi che in sede di Comitato ristretto, alla Camera dei deputati, abbiamo dato assicurazione che il Governo e in particolare i Ministeri interessati, interverranno presso il Ministero dell'interno, non in forma ufficiale, ma come portavoce di tale raccomandazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In effetti è un problema di autonomia locale.

FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Abbiamo anche riconosciuto che le contravvenzioni elevate su strade comunali vadano a beneficio dei Comuni e quelle su strade provinciali a vantaggio delle Provincie. E comunque abbiamo dato assicurazione che gli agenti delle Provincie e dei Comuni non verranno a subire delle perdite di ordine finanziario.

A N G E L I L L I. Aderisco all'ordine del giorno formulato dal senatore Gombi.

Sempre in tema di articolo 139 del nuovo Codice della strada, preannuncio la presentazione di un ordine del giorno che prego sin da ora l'onorevole Presidente di voler mettere in votazione prima che sia votato

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

nel suo complesso il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE, relatore. Se non vi sono osservazioni, propongo che tanto l'ordine del giorno presentato dai senatori Gombi, Solari e Buizza, quanto quello preannunciato dal senatore Angelilli, vengano votati dalla Commissione quando, finita la votazione dei singoli articoli, si passerà alla votazione del disegno di legge in esame nel suo complesso.

(Così rimane stabilito).

Do lettura del punto 54) dell'articolo 1 del disegno di legge:

54) Art. 141. — Al quinto comma, sono premesse le seguenti parole: « Salvo, comunque, il disposto dell'articolo 162 del Codice penale ».

Ricordo che l'articolo 141 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 141.

(Notificazione delle contravvenzioni)

Qualora la contravvenzione non possa essere immediatamente contestata, debbono esserne notificati gli estremi entro trenta giorni dall'accertamento al contravventore o quando questi non sia identificato e si tratti di contravvenzione commessa da un conducente di veicolo a motore munito di targa di riconoscimento, all'intestatario del documento di circolazione.

Alla notificazione si provvede a mezzo di un agente di polizia giudiziaria, di un messo comunale o della posta.

Quando si provvede a mezzo della posta si applicano le norme in vigore per la notificazione degli atti giudiziari in materia penale, sostituito all'ufficiale giudiziario l'ufficio al quale appartiene chi ha accertato la contravvenzione.

Dalla notificazione decorrono per il contravventore i termini previsti dai commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 138 per effettuare l'oblazione. Entro gli stessi termini

la persona alla quale è stato notificato il rapporto può chiedere all'ufficio che siano inserite nel rapporto stesso le proprie dichiarazioni.

La notificazione non è obbligatoria quando la contravvenzione sia connessa con un delitto perseguibile di ufficio, ovvero riguardi persona che non risiede in Italia.

Le spese di notificazione fanno parte delle spese di procedimento ai sensi dell'articolo 162 Codice penale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 54), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del punto 55) dell'articolo 1 del disegno di legge:

55) Art. 145. — Al primo comma, dopo le parole: « le leggi 14 febbraio 1949, n. 85 », sono aggiunte le altre: « 24 dicembre 1950, n. 4165 ».

Al secondo comma, il primo periodo è sostituito dal seguente:

« Il regio decrto 8 dicembre 1933, n. 1740, rimane abrogato, tranne che nel titolo I (eccettuati l'articolo 1, n. 7, 8 e 9 e l'articolo 2, secondo comma) e ngli articoli 105 e 113. L'articolo 108 di detto decreto rimane in vigore, salva la nuova disposizione per la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria A, i cui diritti e spese sono complessivamente fissati in lire 150 ».

Ricordo che l'articolo 145 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 145.

(Abrogazione di norme preesistenti)

Sono abrogati i regi decreti 27 maggio 1926, n. 1040, 23 agosto 1929, n. 1641, 3 ottobre 1929, n. 1896, 29 febbraio 1932, n. 518, 30 novembre 1933, n. 2415, 16 maggio 1935, n. 1086, 27 febbraio 1936, n. 785, 11 marzo 1937, n. 471, e 20 settembre 1941, n. 1199; il regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1291, convertito in legge 20 dicembre 1934, n. 2263; il

7^a Commissione (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, convertito in legge 20 dicembre 1934, n. 2148; il regio decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 423, convertito in legge 3 giugno 1935, n. 1151; il regio decreto-legge 9 gennaio 1936, n. 1624, convertito in legge 28 dicembre 1936, n. 2414; il regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1809. convertito in legge 23 dicembre 1937, n. 2561; la legge 13 dicembre 1937, n. 2116; il regio decreto-legge 22 dicembre 1938, n. 2139, convertito in legge 29 maggio 1939, n. 921; il regio decreto-legge 26 marzo 1941, n. 426, convertito in legge 11 dicembre 1941, n. 1640, i decreti legislativi 20 marzo 1948, n. 513, e 12 aprile 1948, n. 516, le leggi 14 febbraio 1949, n. 85, 18 febbraio 1953, n. 243, 6 agosto 1954, n. 877 e 24 gennaio 1958, n. 101; i regolamenti comunali per la circolazione dei velocipedi e per la circolazione dei veicoli, degli animali e dei pedoni, emanati in applicazione degli articoli 52 e 128 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, rimane abrogato, tranne che nel titolo I (eccettuati l'articolo 1, nn. 7), 8) e 9, e l'articolo 2, secondo comma) e negli articoli 105, 108, 113 e 124. Inoltre per le violazioni delle disposizioni ora citate che restano in vigore continuano ad applicarsi le norme sulle sanzioni penali e sulla relativa procedura stabilite nello stesso regio decreto.

Sono inoltre abrogate tutte le disposizioni comunque contrarie o incompatibili con le presenti norme.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 55), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura del punto 56) dell'articolo 1 del disegno di legge:

56) Art. 146. — Al primo comma, le parole: « un anno » sono sostituite dalle altre: « due anni ».

Il terzo comma è sostituito dal seguente:

« I veicoli, di cui all'articolo 24, che superino le caratteristiche ivi indicate, in circolazione alla data di entrata in vigore del regolamento, ovvero immessi in circolazione entro tre mesi dalla data stessa, possono continuare a circolare con la disciplina dei ciclomotori ».

Al quinto comma, le parole: « destinato al trasporto di persone sia di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e fino » sono sostituite dalle altre: « sia di peso complessivo a pieno carico non superiore ».

Il sesto comma è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli e i rimorchi che superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dagli articoli 32 e 33, in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme, possono continuare a circolare fino a cinque anni dopo la data stessa; inoltre, possono essere ammessi alla circolazione i veicoli in corso di costruzione denunciati ai Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore delle presenti norme e da questi accertati».

Al settimo comma, le parole: « sulla sagoma limite previste dall'articolo 32 » sono sostituite dalle altre: « sulla sagoma limite e sui pesi massimi previste dagli articoli 32 e 33 ».

All'ottavo comma, le parole: « 40 quintali » sono sostituite dalle altre: « 70 quintali ».

Al decimo comma, è aggiunto il seguente comma:

«L'obbligo del freno di soccorso per gli autoveicoli e i filoveicoli si applica per i veicoli che entrano in circolazione dopo sei mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento».

Al dodicesimo comma, sono soppresse le parole: « macchine agricole ».

Al quattordicesimo comma, sono soppresse le parole: « e i rimorchi agricoli ».

Dopo il quattordicesimo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme le macchine agricole, di cui all'articolo 72, debbono essere munite del certificato per macchine agricole ed immatricolate ».

Al sedicesimo comma, le parole: « un anno » sono sostituite dalle altre: « due anni ».

7a Commissione (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Al diciassettesimo comma, le parole: « sei mesi » sono sostituite dalle altre: « un anno ».

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Le patenti di guida, per le quali alla data di entrata in vigore delle presenti norme è scaduto il periodo di validità, continueranno ad essere valide fino alla sostituzione del documento prevista dal comma quindicesimo. in occasione della quale si provvederà anche alla conferma della validità ».

Dopo l'ultimo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Le norme, di cui all'articolo 117, avranno effetto sei mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento ».

Ricordo che l'articolo 146 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 146.

(Disposizioni transitorie)

I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari legittimamente apposti prima dell'entrata in vigore delle presenti norme, anche se siano in contrasto con le disposizioni dell'articolo 11, sono consentiti fino alla scadenza dell'autorizzazione, ma comunque non oltre un anno dalla data di entrata in vigore delle norme stesse.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento i segnali, i segni sulla carreggiata, le segnalazioni luminose dei passaggi a livello e i semafori debbono essere uniformati a quanto prescritto dal regolamento stesso.

I veicoli di cui all'articolo 24 che superino le caratteristiche ivi indicate e per i quali alla data di entrata in vigore delle presenti norme è stato rilasciato un certificato di conformità per motore ausiliario, possono continuare a circolare con la disciplina dei ciclomotori.

I veicoli di cui all'articolo 25, che superino le caratteristiche indicate nell'ultimo comma dello stesso articolo, in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme possono continuare a circolare con la disciplina degli autocarri non oltre due anni da tale data; analogamente possono continuare a circolare sino alla detta scadenza i relativi rimorchi.

Gli autotreni il cui rimorchio destinato al trasporto di persone sia di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e fino a 45 quintali, in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme possono continuare a circolare senza essere muniti di un dispositivo di frenatura di servizio continuo e automatico.

Gli autoveicoli e i rimorchi che superino i limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 32 in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme possono continuare a circolare fino a sei mesi dopo la data stessa.

Le disposizioni sulla sagoma limite previste dall'articolo 32 si applicano ai filoveicoli che entrano in circolazione dopo un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme.

L'obbligo della guida a destra per autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 40 quintali si applica agli autoveicoli che entrano in circolazione dopo un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento i veicoli a trazione animale ed i velocipedi debbono essere muniti dei prescritti dispositivi di segnalazione visiva.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento i veicoli a motore e i veicoli da essi trainati debbono essere muniti dei prescritti dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione.

Entro un anno dalla entrata in vigore del regolamento i veicoli a motore devono essere muniti dei dispositivi di visibilità prescritti dall'articolo 48.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i documenti di circolazione per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi, ciclomotori, macchine agricole, compressori ed altre macchine stradali, debbono, se necessario essere regolarizzati in conformità delle disposizioni delle norme stesse.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i ciclomotori per i quali non è stato rilasciato un certificato di conformità per motore ausiliario, le macchine

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

operatrici per le quali non è stata rilasciata una autorizzazione a circolare quali compressori ed altre macchine stradali e i carrelli, debbono essere muniti di certificato per ciclomotore o per carrello o per macchine operatrici.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i rimorchi e i rimorchi agricoli debbono essere muniti della speciale targa per essi prescritta: entro lo stesso termine detti veicoli e i carrelli-appendice debbono essere muniti del duplicato della targa di riconoscimento del veicolo dal quale sono trainati.

Entro due anni dalla data di entrata in vigore delle presenti norme le patenti di guida per autoveicoli o per motocarri e i certificati di abilitazione per compressori ed altre macchine stradali, debbono essere sostituiti, a richiesta degli interessati, con le patenti equipollenti previste dalle presenti norme senza nuovi accertamenti ed esami. Il Ministro per i trasporti, con proprio decreto da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale, stabilisce, i termini per la presentazione delle domande in modo da graduare nel tempo la sostituzione dei predetti documenti.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i conducenti di motoveicoli della categoria A ad uso privato debbono munirsi di patente di guida valida per tale categoria di veicoli. A coloro che alla data di entrata in vigore delle presenti norme sono intestatari di un documento di circolazione per motoveicoli e ne facciano domanda entro quattro mesi dalla data stessa, la patente è rilasciata senza esame.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i conducenti di macchine agricole e di carrelli, nonchè i conducenti di macchine operatrici che non siano in possesso di certificato di abilitazione per compressori e altre macchine stradali debbono munirsi della patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici. Entro lo stesso termine ai titolari di patenti di guida per autoveicoli è rilasciata detta patente senza nuovi accertamenti ed esami.

Ai fini dell'applicazione dell'articolo 88 la validità delle patenti di guida rilasciate anteriormente alla data di entrata in vigore delle presenti norme, ad eccezione di quelle rilasciate a mutilati, invalidi o monocoli, decorre dalla data stessa.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 56), di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 del disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Art. 2.

Le norme, di cui all'articolo precedente, entrano in vigore il 1º luglio 1959.

Alla stessa data è prorogato il termine, di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, già prorogato al 30 aprile 1959 con legge 12 marzo 1959, n. 76.

Il Governo della Repubblica è autorizzato ad emanare il testo unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale di cui a detto decreto ed alla presente legge.

Le disposizioni dei due commi precedenti entrano in vigore il giorno stesso della pubblicazione della presente legge sulla Gazzetto Ufficiale della Repubblica.

Come si vede, le disposizioni di questo articolo sono tali per cui viene modificato anche il corrispondente articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. Ragione per cui occorre modificare anche il titolo del disegno di legge in esame: cosa cui sarà provveduto in sede di coordinamento.

SOLARI. Tenuto conto che la entrata in vigore del nuovo Codice della strada si avrà il 1º luglio prossimo, vorrei pregare i Ministri competenti — e ciò indipendentemente dalla sostanza della dichiarazione di voto che farà il collega Bardellini — di dare opportune istruzioni perchè siano portate per tempo a conoscenza del Paese le nuove norme sulla disciplina della circolazione stra-

14^a SEDUTA (23 aprile 1959)

dale, così da permettere a tutti di acquisire la dovuta esperienza.

OTTOLENGHI. Vorrei soltanto rivolgere una raccomandazione, da inserire rel verbale. So che il Governo si è impegnato a presentare un disegno di legge riguardante l'assicurazione obbligatoria. Io prego i Ministri presenti di non tardare troppo a presentare tale disegno di legge. Non voglio mettere ora in discussione un simile problema; tuttavia sono avvocato, lavoro come consulente presso un ente di assicurazioni, conosco quindi a fondo la questione. Comunque io penso, come cittadino e come automobilista, che l'assicurazione obbligatoria sia un dovere: la Francia insegni.

PRESIDENTE, relatore. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2.

(È approvato).

Passiamo ora alla votazione dei vari ordini del giorno presentati, che il Governo ha dichiarato di voler prendere in benevola considerazione.

Il primo ordine del giorno è stato presentato dal senatore Genco. Esso è del seguente tenore:

«La 7ª Commissione permanente del Senato — nell'approvare il testo definitivo del nuovo Codice della strada — invita il Governo: 1) a svolgere opportuna, larga propaganda a mezzo stampa, radio, televisione ed appositi corsi, in modo che le nuove norme siano portate a conoscenza del maggior numero di utenti della strada; 2) a dare disposizioni agli agenti del traffico, per cui, nel periodo di sei mesi dall'entrata in vigore del nuovo Codice, la loro vigile presenza sulla strada sia specialmente indirizzata a preverire gli incidenti, e ad educare e persuadere gli utenti, piuttosto che a reprimere le viola zioni, che possono anche essere state commesse in buona fede, lasciando un tempo sufficiente perchè le nuove norme entrino nella comune conoscenza.

E ciò anche per consentire agli organi a ciò obbligati di predisporre le necessario segnalazioni ».

CROLLALANZA. Sono favorevole in linea di massima all'ordine del giorno di cui è stata data testè lettura; ritengo, tuttavia, che la propaganda dovrebbe essere fatta sulle norme di maggior interesse per la circolazione: si facciano, cioè, degli opuscoletti, contenenti poche ma essenziali norme, quelle che devono assolutamente essere conosciute.

PRESIDENTE, relatore. Posso dire che si sta già dando prova di buona volontà e di chiarezza di idee in tema di propaganda delle norme di circolazione. Infatti presso il Collegio degli ingegneri del traffico di Milano — una delle benemerite iniziative dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti — si trova, come allievo, il comandante dei vigili urbani della città di Milano.

GENCO. Un mezzo efficace per la propaganda potrebbe essere la televisione, la sera dalle 20 alle 21, mediante schemi e dimostrazioni pratiche.

PRESIDENTE, relatore. Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Genco.

(È approvato).

Do lettura dell'ordine del giorno, presentato dai senatori Gombi, Solari e Buizza, così formulato:

« La 7ª Commissione del Senato, riunita in sede deliberante per l'approvazione delle modifiche al nuovo Codice della strada, a seguito dell'approvazione del nuovo testo dell'articolo 139, fa voti che le amministrazioni provinciali e comunali tengano presente la situazione in cui verranno a trovarsi i vigili urbani e le guardie provinciali e invita le Amministrazioni stesse a provvedere in forma congrua ad assicurare agli agenti suddetti la conservazione del livello medio degli attuali emolumenti globali percepiti».

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Do ora lettura dell'ordine del giorno, presentato dai senatori Angelilli, De Unterrichter, Genco, Restagno, Florena, Buizza e Focaccia, del seguente tenore:

« Il Senato, premesso che alla base della educazione stradale e della prevenzione degli incidenti stradali previste dall'articolo 139 del nuovo Codice di disciplina stradale è la analisi delle modalità degli incidenti stessi, al fine di determinarne le cause, e che alla opera di educazione e di prevenzione occorre aggiungere una pronta assistenza medicolegale ed una immediata azione di soccorso stradale onde ridurre al minimo le conseguenze degli incidenti, impegna il Governo perchè nell'elaborazione del regolamento sia tenuta presente, anche e soprattutto ai fini di un'efficace azione di prevenzione, la necessità di provvedere nella forma più sollecita ed adeguata ad un servizio di pronto soccorso stradale, di pronto intervento medico-legale e di studio statistico secondo le esigenze della medicina del traffico».

ANGELILLI. L'ordine del giorno che ho presentato insieme ad altri colleghi e che mi auguro di veder accolto ed approvato, s'inquadra nella necessità di provvedere e disporre mezzi adeguati per la prevenzione degli incidenti stradali e per l'educazione stradale previste dall'articolo 139 e fondamentali alla soluzione del problema della strada.

Onde coordinare la materia ed avere gli elementi necessari alla formazione di una opera concreta e fattiva, occorre infatti svolgere un'analisi scientifica e metodica delle cause, delle modalità e della frequenza degli incidenti in base a tutti i fattori che possono essere reperiti e studiati: è indispensabile, pertanto, ai fini di una concreta ed autentica azione di prevenzione degli incidenti, la conoscenza analitica e statistica degli incidenti stessi. Il quando, il dove, il come, il perchè di un incidente può essere determinante per prevenire ed evitare un altro

simile incidente. Così la periodicità stagio nale, la frequenza locale, i fattori ambientali, la determinazione dei caratteri soggettivi degli incidenti sono alla base di quella scienza del traffico che è ancora ignota al fatalismo di molti automobilisti, ma che per la sua importanza non può essere trascurata o sottovalutata. Altro aspetto fondamentale dell'argomento è quello medico-legale in cui non deve configurarsi unicamente l'accertamento delle responsabilità, ma altresì tutti quegli elementi relativi all'indagine sulle capacità fisiche e psichiche dell'automobilista.

Infine l'ordine del giorno prevede un impegno per la realizzazion di un'opera di immediato e adeguato servizio di soccorso stradale, opera che può essere attuata attraverso una specifica organizzazione.

Il traffico è ormai una parte essenziale della nostra vita: occorre non solo disciplinarlo, ma analizzarlo in tutti i suoi aspetti, coordinarlo, farne uno strumento di benesser e non una pericolosa macchina di morte. Questo è in definitiva quello che auspica il mio ordine del giorno nel segnalare la necessità di svolgere un'adeguata e concreta azione assistenziale, scientifica e medicolegale, nel quadro di quella nuova disciplina che è la medicina del traffico.

PRESIDENTE, relatore. Metto ai voti l'ordine del giorno di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

ANGELILLI. Constato con soddisfazione che l'ordine del giorno testè votato è stato approvato all'unanimità.

PRESIDENTE, relatore. Do ora lettura dell'ordine del giorno, presentato dai senatori Focaccia e Angelilli:

« La 7ª Commissione del Senato, nell'approvare definitivamente il Codice della strada, resasi conto dell'enorme lavoro compiuto dalle Amministrazioni dei lavori pubblici e dei trasporti, è lieta di tributare un voto di plauso ai funzionari di ogni ordine e grado che hanno collaborato con fervore e compe-

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

tenza alla preparazione di detto complesso e ponderoso disegno di legge ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Al termine dei lavori della 7^a Commissione del Senato, per l'esame e l'approvazione del testo del nuovo Codice stradale, è doveroso, da parte mia e del collega ministro Togni, esprimere il più fervido ringraziamento all'onorevole Presidente della stessa 7ª Commissione, senatore Corbellini, che è stato anche relatore del disegno di legge, e a tutti i senatori componenti la Commissione, per la solerzia con cui il lavoro è stato portato a compimento, per l'ampiezza delle indagini compiute, per la profondità dell'esame critico con cui i principali punti di questa complessa e difficile materia sono stati discussi.

L'approvazione data dal Senato al nuovo testo delle norme sulla circolazione stradale chiude degnamente il lungo *iter* che si è dovuto percorrere per definire un testo legislativo che interessa da vicino vastissimi settori di utenti della strada, importantissimi complessi industriali e, in definitiva, tutta la collettività nazionale.

La serietà degli intendimenti con cui questo lavoro è stato compiuto, il fervore con cui i più delicati argomenti sono stati affrontati e definiti, sono certo di buon auspicio per l'applicazione del nuovo Codice e per il raggiungimento di quei risultati che il collega onorevole Togni, Ministro dei lavori pubblici, ed io, quale Ministro dei trasporti, ci siamo proposti nell'adempimento del nostro compito, assolto in piena comunità d'intenti. e col preciso proposito di diminuire le sciagure della strada e di dare maggior ordine alla circolazione dei mezzi motorizzati.

Il nostro lavoro non è stato facile: lo dimostrano i 463 emendamenti proposti all originario testo del Codice e l'approfondita discussione degli stessi nell'ambito delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato. Tengo però ad affermare che i due Ministeri proponenti e le Commissioni parlamentari — pur valutando con la dovuta obiettività e ponderazione i rilievi e le proposte provenienti dai vari settori interessati — sono stati irremovibili. Citerò ad esempio le norme relative alla disciplina della circolazione della cosiddetta motorizzazione minore.

Riteniamo, in conclusione, di aver fatto un buon lavoro, nell'interesse di tutti gli utenti della strada e del Paese.

BARDELLINI. Noi socialisti, analogamente a quanto fatto dai nostri colleghi dell'altro ramo del Parlamento, daremo il nostro voto favorevole a questo complesso di norme che disciplinano la viabilità e il traffico stradale, malgrado alcune sfasature e contraddizioni in tali norme contenute. Avremmo anche desiderato, per i riflessi economici che il nuovo Codice della strada investe, che fosse stato reso possibile un esame dell'intera materia da parte del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro.

In queste norme si sono, fra l'altro, fissate delle ammende oltre le lire 20.000, anche per le piccole infrazioni, che non si possono considerare pericolose per la sicurezza della circolazione mentre, se mai, la massima severità si doveva adottare solo in quei casi, nei quali la pena può raggiungere le lire 200.000. Se è bene che lo Stato si preoccupi della integrità fisica dei cittadini nella circolazione stradale, è pur bene che esso non ignori che limitazioni eccessive possono gravemente compromettere, dal punto di vista economico, molti di quei cittadini e categorie di cittadini, la cui incolumità fisica intende salvaguardare. Il quale concetto va riaffermato in quanto questa salvaguardia economica di determinate categorie di cittadini che vengono gravemente lese dalle limitazioni del Codice, è un problema che per la verità non ha interessato e preoccupato eccessivamente i Ministri competenti, come risulta dalle loro dichiarazioni fatte alla stampa e alla televisione. Questo, secondo noi, è stato un grave errore, che spiega le proteste elevate con tanta vivacità, e in seguito alle quali siamo qui a discutere le modificazioni proposte dal Governo, Naturalmente nessuno pensa che la

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

circolazione stradale non debba essere sottoposta a una razionale disciplina nel nostro Paese, ove riesce così disagevole la circolazione di tanti mezzi moderni di trasporto, in un territorio montuoso come il nostro, che, ove si eccettui la Valle Padana, è diviso in tutta la sua lunghezza in due versanti, che comunicano con alti valichi, ed è percorso da strade montane dal fondo resistente, ma di insufficiente ampiezza, nonchè cosparse di curve anguste, che non facilitano certamente un traffico così intensamente sviluppato come il nostro. È vero che l'Italia è il Paese che si distingue per il maggior numero di incidenti stradali e per un'alta percentuale di quelli mortali, ma è evidente che in una situazione di questo genere, oltre che un illuminato Codice della strada, s'impone un adeguato ampliamento della rete stradale nazionale, ampliamento che — ove fosse razionalmente programmato ed eseguito --renderebbe benemerito quel Governo che avesse il coraggio di attuare tale iniziativa. Così facendo esso risolverebbe anche il problema della occupazione della mano d'opera non qualificata, di cui purtroppo disponiamo in così larga misura.

Così com'è redatto, il nuovo Codice della strada è un documento troppo complesso e complicato: esso è inidoneo quindi a provocare, come sarebbe auspicabile, un più prudente comportamento da parte di tutti gli utenti della strada. Per conseguire tale scopo occorre che le norme siano rese note al più gran numero possibile di cittadini, il che non è credibile possa avvenire in breve tempo, data la molteplicità ed ambiguità di tali norme. Perchè, onorevoli Ministri non dimentichiamolo — utenti della strada sono anche milioni di pedoni ai quali è stata pure imposta una disciplina, nonchè milioni di conducenti di automezzi e migliaia di conducenti di veicoli a trazione animale ed a mano, e centinaia di migliaia infine di ciclisti, motociclisti, eccetera; non è certo pensabile che questa moltitudine sia già in grado di studiare e ponderare in breve tempo i 146 articoli che costituiscono il nuovo Codice della strada. In conclusione, per molto tempo questo complesso di norme non sarà

altro che uno strumento a disposizione della polizia stradale, e delle varie polizie degli Enti locali, Regioni, Province e Comuni, per elevare grosse contravvenzioni agli inadempienti, e per stabilire, ad incidente avvenuto, il responsabile e il colpevole di esso, la qual cosa non mancherà di produrre, purtroppo, turbamenti e proteste; perchè nel vertigiroso sviluppo della motorizzazione che avremo ancora, sola remora possibile agli incidenti sarà lo sviluppo della rete stradale.

Nel concludere, formulo comunque l'augurio che l'entrata in vigore di questa nuova disciplina della circolazione raggiunga un favorevole risultato. Noi ci proponiamo, al lume delle prossime esperienze, di prendere eventuali iniziative per il miglioramento della disciplina stessa.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Spero, se la Commissione lo riterrà opportuno, di essere presto in grado di riferire sull'intero programma di opere per strade cautostrade nazionali, provinciali e comunali.

 $G \to N \subset O$. Credo che su questo saremo tutti d'accordo.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Vi persuaderete così che lo sforzo che stiamo facendo è veramente eccezionale, veramente unico nella storia del nostro Paese, perchè investe uno stanziamento di 1.061 miliardi, per ora. E probabilmente, stando a quanto ha annunciato il ministro Tambroni, con una ulteriore integrazione dei fondi per lavori pubblici, si potrà passare anche a 1.150 e addirittura a 1.200 miliardi,

PRESIDENTE, relatore. E noi, dal canto nostro, così come abbiamo sollecitamente discusso le norme relative al nuovo Codice della strada, ci auguriamo di poter presto discutere ed approvare, con la medesima concordia e unanimità, i provvedimenti che ci saranno sottoposti, miranti al miglioramento della rete stradale.

SACCHETTI. Se c'era ancora qualche dubbio sui motivi della astensione dalla votazione dei componenti il nostro gruppo

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

alla Camera dei deputati sul complesso delle norme in discussione, che la maggioranza si accinge ad approvare, mi pare che esso sia stato cancellato dalle risultanze emerse dalla discussione testè ultimata. Devo ripetere la perplessità mia e dei miei colleghi facenti parte di questa Commissione per il fatto che si è tenuto assai poco conto delle osservazioni tutt'altro che di scarso rilievo, fatte dalla Commissione di giustizia; osservazioni delle quali, a nostro avviso, si sarebbe potuto e dovuto fare miglior uso, al fine di rendere il nostro lavoro più proficuo. L'atteggiamento tenuto, ossia la decisione di non apportare alcuna modifica al disegno di legge in discussione, unicamente per il timore di ritardare eccessivamente l'entrata in vigore del nuovo Codice della strada, pare a noi che sia stato determinato da preoccupazioni di carattere più politico che tecnico. Noi riteniamo che la battuta d'arresto che ha subito questo complesso di norme da alcuni mesi a questa parte si possa definire una vera e propria lezione dal punto di vista politico generale. Infatti, quando furono pubblicate le norme del nuovo Codice della strada si ebbe una catena di manifestazioni di protesta, che qui nella nostra Commissione e nell'altro ramo del Parlamento trovarono immediatamente eco, per intervento del nostro Gruppo e anche di altri Gruppi politici. Modificare cento e più articoli è indubbiamente lavoro di non poco conto e conferma, in questo caso, che quando si affrontano questioni così delicate non occorre soltanto una consultazione; occorre una paziente e ripetuta consultazione con le categorie interessate.

E nostra convinzione, comunque, che il Codice della strada potrebbe essere migliore, ronostante le modifiche sostanziali che sono state apportate in questi ultimi tempi.

Signori del Governo: noi ci asteniamo dal votare il disegno di legge in discussione pur nella convinzione, piena e precisa, di aver dato un contributo decisivo alla modifica delle norme del nuovo Codice della strada; ci asteniamo soprattutto perchè pare a noi che due elementi fondamentali dovevano essere presi in maggiore considerazione. Il

primo di tali elementi è che le nuove norme presentano il difetto fondamentale di tendera all'inasprimento delle penalità per i contravventori, senza aver offerto agli utenti della strada la garanzia di un sistema viario tale da permettere una circolazione adeguata alle esigenze attuali. Tutto insegna che non si migliora la circolazione stradale con l'inasprimento delle penalità, bensì attrezzando meglio la rete stradale.

Il secondo principio sbagliato è costituite dallo strapotere dei Prefetti, in particolare per la sospensione e il ritiro delle patenti, perchè se vi era una materia che era necessario regolare meglio, togliendo ogni possibilità di interferenze politiche, ebbene era proprio questa. Si è detto — e io voglio riportarlo così, a solo titolo di informazione — che non sono stati portati a titolo di prova, nè qui nè dinanzi all'altro ramo del Parlamento atti politici discriminatori dei singoli Prefetti che giustificassero tale posizione. A parte il fatto che da parte nostra vi è, in questo caso, opposizione politica e non ricerca di errori personali o di atti parziali commessi dai Prefetti — per quanto sarebbe possibile farne un lungo elenco — fondamentalmente non si riesce a comprendere perchè quell'autorità politico-governativa che è il Prefetto debba sovrintendere a una materia così importante e che presenta un carattere eminentemente tecnico.

Per tali manchevolezze, nonostante il lavoro compiuto in collaborazione in un secondo tempo, cioè dopo che ci si era rifiutati di prendere in considerazione alcuni nostri emendamenti di portata fondamentale, nonchè di politica generale, noi dichiariamo di astenerci dal votare il complesso delle norme del nuovo Codice della strada, proprio perchè con questa nostra astensione vogliamo sottolineare, da un lato il contributo dato dai colleghi del nostro Gruppo presso l'altro ramo del Parlamento e quello, modesto, fugace che abbiamo potuto dare noi qui, e dall'altro lato la convinzione che con un po' di mággiore buona volontà e con minore preoccupazioni ideologiche si sarebbe potuto dar vita a un Codice nettamente migliore. La qual cosa vuol confermare che la nostra

14^a SEDUTA (23 aprile 1959)

astensione non è in sè e per sè un atto di sfiducia al Governo. La nostra astensione ha il valore di una protesta per non aver potuto compiere interamente il nostro dovere esaminando a fondo e correggendo, là dove si fosse ritenuto opportuno e necessario, il complesso di queste importanti norme.

Comunque, vogliamo sottolineare il fatto che le norme del nuovo Codice della strada non apporteranno alcun decisivo contributo, se non si procederà con tutta sollecitudine alla compilazione e all'attuazione di un va lido programma di miglioramento della rete stradale. Questa è veramente la medicina di cui si avverte la urgente necessità. Il Ministro dei lavori pubblici ci ha preannunciato la presentazione di un disegno di legge, nonchè la illustrazione dei criteri delle nuove costruzioni stradali. Noi siamo indubbiamente lieti che si dia finalmente corpo a una idea così preziosa, ma dobbiamo purtroppo rilevare che siamo in ritardo anche da questo punto di vista. Comunque, da parte nostra sarà mantenuto il medesimo atteggiamento assunto in questa circostanza: contribuiremo cioè al miglioramento dei sistemi attuali anche nel quadro generale del preannunciato completamento del piano di opere stradali e della sistemazione della rete nazionale, esprimendo altresì la nostra opinione, chiara e documentata, sulle varie norme. Comunque, già nel corso di quest'anno si sarebbe dovuto fare molto di più: ed allora si sarebbe notevolmente contribuito, oltre che a facilitare la circolazione, a diminuire il numero degli incidenti stradali.

Per tutte queste ragioni, ripeto, noi ci asteniamo dal votare il disegno di legge in discussione.

RESTAGNO. Credo che da parte nostra possiamo votare a favore del disegno di legge, con piena coscienza di aver contribuito a dare al nostro Paese uno strumento legislativo valido ed efficace anche se non perfetto (a questo mondo nulla è perfetto), perchè in una materia così vasta è difficile superare tutti gli inconvenienti che sorgono dalle diverse situazioni. Ritengo comunque che la nostra Commissione abbia

dato prova di sensibilità e di volontà di operare nell'interesse comune.

Ovviamente la discussione che si è tenuta è stata limitata, dato che essa era già stata molto ampia nell'altro ramo del Parlamento. I colleghi che hanno dichiarato di astenersi hanno dato indubbiamente un loro contributo, e ritengo che da parte nostra non si sia cercato di imporre l'approvazione del disegno di legge. Si è stabilito, tutti d'accordo, di facilitare la più sollecita approvazione del provvedimento, appunto per le considerazioni che sono state esposte.

Desidero quindi sottolineare la mia soddisfazione per aver potuto partecipare alla approvazione del disegno di legge in discussione.

TOGNI, Ministro dei lavori pubblici. Il collega ministro Angelini ha già rivolta il nostro vivo e cordiale ringraziamento a voi, onorevoli colleghi, per il lavoro veramente ampio e nel contempo pieno di comprensione e buona volontà che avete svolto in questi giorni. A questo proposito preciso che la Camera aveva fatto come voi, discutendo per tre sedute soltanto prima di approvare l'intero disegno di legge, perchè il grosso del lavoro di preparazione era stato svolto da parlamentari e da tecnici.

Non voglio però lasciar passare senza una breve risposta — tutt'altro che polemica le dichiarazioni del senatore Sacchetti, che sono le medesime che sono state fatte da un suo collega alla Camera. Mi limiterò a ripetere quanto allora ho risposto, e cioè che il senatore Sacchetti non tiene presenti due cose. La prima è che proprio in relazione alla deficienza delle strade occorre una maggiore disciplina, una maggiore accortezza, una maggiore solidarietà civica. Quando avremo un sistema viario più ampio e progredito e moderno potremo rallentare allora anche la disciplina stradale. La seconda, che noi potremo dire di aver portato a termine, come espressione di grande buona volontà e di grande senso di responsabilità, dopo dodici anni di discussioni, il nuovo Codice della strada. Se non avessimo avuto, ad un certo momento, il coraggio — perchè di coraggio

7^a Commissione (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc)

14a SEDUTA (23 aprile 1959)

si può ben parlare nella miriade di interessi contrastanti che si sono dovuti comporre, e dei quali voi ben conoscete non solo l'eco, ma anche la manifestazione vivace che non ha avuto soste, nè rallentamenti — di affrontare il problema, non potremmo oggi compiacerci dell'onestà, della correttezza e della valutazione degli interessi generali che hanno prevalso. Se non avessimo preso questa iniziativa, ben sapendo che non avremmo potuto fare opera perfetta, oggi indubbiamente non metteremmo la parola « fine » a questa discussione, che ha impegnato Senato e Camera.

A conclusione, riprendendo quanto ha detto il senatore Restagno, noi non abbiamo inteso fare opera perfetta; con la collaborazione validissima dei tecnici del Ministero, cui va indirizzato un particolare ringraziamento, abbiamo fatto quanto di meglio potevamo fare, con molta buona volontà e senso

di responsabilità. È giusto quanto afferma il senatore Restagno: iniziamo oggi ad applicare questa nuova disciplina col maggiore impegno. Se in futuro troveremo che qualcosa è da modificare, con altrettanta onestà e coraggio saremo i primi a proporre degli emendamenti, come li abbiamo proposti nel novembre scorso.

Questo mi pare il miglior suggello che possiamo apporre alla nostra opera.

PRESIDENTE, relatore. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 20,05.

Dott Mario Caroni
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari