

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 14 DICEMBRE 1950

(80<sup>a</sup> in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

### I N D I C E

#### Disegni di legge :

(Discussione e approvazione)

« Norme per disciplinare la fabbricazione, distribuzione e vendita delle targhe di riconoscimento per i veicoli a trazione animale »  
(N. 1384) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag.	820
BORROMEO, <i>relatore</i> . . . . .	815, 816, 817, 819	
FERRARI . . . . .	816, 817, 818, 819, 820	
GENCO . . . . .	816, 819, 820	
TROIANO . . . . .	817, 818, 820	
FRANZA . . . . .	818	
MANCINI . . . . .	818	

La riunione ha inizio alle ore 12.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini, Martini, Mastino, Panetti, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

Interviene altresì il senatore Battista, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del verbale della seduta precedente che è approvato.

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

« Norme per disciplinare la fabbricazione, distribuzione e vendita delle targhe di riconoscimento per i veicoli a trazione animale »  
(N. 1384) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per disciplinare la fabbricazione, distribuzione e vendita delle targhe di riconoscimento per i veicoli a trazione animale ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Borromeo.

BORROMEO, *relatore*. Questo disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, si propone di dare una disciplina, come già del resto avviene per gli autoveicoli, alla costruzione, distribuzione e vendita delle targhe di riconoscimento dei veicoli a trazione animale. Il disegno di legge governativo fu modificato dalla Camera dei deputati, nel senso che la costruzione delle targhe fosse avocata allo Stato, mentre la relativa distribuzione fosse compito dei Comuni, secondo un criterio di ovvia praticità.

Mi pare che questo provvedimento disciplini in modo veramente opportuno tale settore, poichè il sistema in atto finora ha dato luogo a non piccoli inconvenienti ed a proteste degli stessi interessati. Per queste ragioni, chiedo alla Commissione l'approvazione del

provvedimento di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

FERRARI. Preciso subito che sono contrario a questo disegno di legge. Esso in sostanza non migliora affatto, contrariamente a quanto ha affermato il relatore, la legge finora vigente — mi pare sia del 1933 — che lascia libera la fabbricazione, la vendita e la fornitura delle targhe, e non ne fissa in modo tassativo il prezzo di vendita. L'attuale regolamentazione, in realtà, facilita la targazione da parte di chi è soggetto a questo obbligo, e si tratta per lo più di appartenenti ad umili categorie di lavoratori (birrocciai, carrettieri, contadini), quali appunto sono coloro che ancora si servono della trazione animale. Con la proposta attuale si verrebbe a stabilire una regolamentazione, che senza dubbio turberebbe e disturberebbe gli interessati. Tuttavia, in concreto, quella che mi lascia perplesso è la disposizione del secondo comma dell'articolo 3, nella quale si attribuisce allo Stato la facoltà di concedere ad Enti genericamente indicati il servizio di fabbricazione e di vendita delle targhe, dietro corresponsione, da parte dell'Ente concessionario, di un canone che sarà determinato dal Ministero dei lavori pubblici d'intesa con il Ministero del tesoro. Tutto questo mi ricorda la famosa questione dei catarifrangenti del periodo fascista, ma soprattutto mi pare che venga a dare all'uso delle targhe un carattere di imposta indiretta che non deve avere, dato che verrebbe a colpire esclusivamente contadini ed umili lavoratori.

GENCO. Conosco abbastanza bene il sistema con cui finora è stata regolata la distribuzione delle targhe ai veicoli a trazione animale. Naturalmente mi riferisco alla esperienza personale della mia provincia di Bari, ma penso che il servizio sarà disimpegnato in modo analogo in tutta Italia. In provincia di Bari è l'Associazione nazionale combattenti che cura la fabbricazione e la vendita delle targhe; ma questa Associazione, invece di esercitare direttamente questa attività, l'affida ad altri enti, i quali sfruttano la situazione ed esigono somme spropositate per la vendita delle targhe. Proprio nel mio Comune l'Opera ha richiesto la collaborazione dell'Ufficio delle guardie urbane, le quali hanno operato la targazione in modo che le targhe, le quali alla

origine avevano un costo di 250 lire, sono state vendute a ben 500 lire.

Penso quindi che lo Stato, come si riserva il diritto di procedere alla targazione dei veicoli a motore, debba esercitare analogo diritto per quelli a trazione animale. Non vedo quindi nulla di strano nel disegno di legge che ci viene proposto, soprattutto perchè sono convinto che resta invariata la situazione dei cosiddetti carri agricoli che, muovendosi nell'ambito dell'azienda agricola, nelle strade poderali e interpoderali, sono esclusi dalla targazione. In conclusione ritengo che sia nostro dovere approvare questo disegno di legge, per mettere un po' di ordine in sì delicata materia.

BORROMEO, *relatore*. Non credo che si possa determinare l'aggravio alle condizioni dei contadini di cui ha parlato il senatore Ferrari, perchè è da molto tempo che i contadini sono sottoposti ad una disciplina sulla targazione dei propri veicoli. Credevo che il disegno di legge, così come ci è arrivato dalla Camera dei deputati, fosse abbastanza chiaro, in quanto determinante una disciplina coerente colle disposizioni vigenti fissate nel Codice della strada. Comunque, poichè il senatore Ferrari ha mosso alcune obiezioni soprattutto all'articolo 3 del disegno di legge sottoposto al nostro esame, debbo chiarire che il testo di tale articolo proposto dal Governo è stato emendato dalla Camera dei deputati. Mentre il testo governativo prevedeva che la fabbricazione, la vendita e la distribuzione delle targhe dovessero essere operate a cura dello Stato, la Camera ha, a mio avviso opportunamente, ritenuto invece di affidare la distribuzione ai Comuni, i quali peraltro non preleveranno una tassa superiore alle 15-20 lire per targa. Il concetto è logico, poichè è giusto che siano i Comuni a presiedere a questa operazione, per la natura stessa delle targhe, le quali, a norma dell'articolo 45 del Codice della strada, debbono portare « in caratteri chiaramente visibili il nome, il cognome e la denominazione della Ditta, il Comune di residenza » dei proprietari dei veicoli a trazione animale, i quali debbono altresì « recare sulla targa l'indicazione del peso a vuoto e della portata ». Non credo quindi necessario un altro commento a questo articolo 3 del disegno di legge, il quale attua nel modo mi-

gliore il disposto dell'articolo 45 del Codice della strada, la cui applicazione non era stata fino ad ora curata in modo opportuno, in quanto spesse volte si affidava la fabbricazione delle targhe ad enti vari, e ciò a causa di interferenze più o meno chiare, di pressioni e di interventi presso il Comune da parte delle più disparate organizzazioni, il che creava, oltre che degli inconvenienti nel servizio stesso della distribuzione, anche un certo malcontento da parte degli interessati, che dovevano continuamente adire i più diversi recapiti per soddisfare all'obbligo della targazione.

Il disegno di legge in esame vuole appunto ovviare a questi inconvenienti, stabilendo che è il Comune a presiedere alla distribuzione delle targhe; si avrà così anche il vantaggio che le targhe saranno tutte di un unico tipo, secondo le prescrizioni di legge.

FERRARI. Tanto il senatore Borromeo che il senatore Genco hanno ricordato le speculazioni avvenute in questa materia e le pressioni che sono state esercitate da parte di enti più o meno lecitamente interessati. Si tratta di fatti che io non discuto.

Io non do importanza alle caratteristiche puramente formali della nuova targa di riconoscimento. Ogni contadino o artigiano potrebbe mettere sul suo veicolo a trazione animale una targa con l'indicazione degli elementi indispensabili all'individuazione del veicolo stesso.

Per me, il difetto della legge, quello che io chiamerei il « tradimento » della legge, è nell'articolo 3, il cui disposto viene a contraddire tutte le buone intenzioni espresse dal senatore Borromeo. Con esso si dà infatti allo Stato la facoltà di concedere ad enti estranei il servizio di fabbricazione e di vendita delle targhe.

BORROMEO, *relatore*. Ma almeno si tratterà di un ente solo.

FERRARI. Non importa; anzi, peggio ancora se è uno solo. Preferirei, allora, che fossero uno per Comune o magari anche due o tre per Comune. Si eviterebbero pericolose situazioni di monopolio, a favore di interessi più o meno legittimi.

Prego, pertanto il Presidente di mettere ai voti il passaggio agli articoli, dichiarando fin d'ora che voterò contro e riservandomi di

presentare emendamenti. se il passaggio agli articoli sarà approvato.

BORROMEO, *relatore*. Debbo ancora far rilevare che la materia, così come era regolata fino ad oggi, dava luogo ad una serie di vere e proprie truffe. Vi sono, ad esempio, per quanto riguarda la provincia di Treviso, una circolare prefettizia a favore dell'Associazione nazionale combattenti del gennaio 1947, una circolare prefettizia a favore della Federazione nazionale reduci del 3 luglio 1947, una circolare prefettizia del 6 ottobre 1947 a favore dell'Associazione nazionale ex internati, e ancora altre a favore dell'Associazione nazionale famiglie dei caduti di guerra e della Associazione giuliani e dalmati.

TROIANO. Ma non è nel senso prospettato dal relatore che noi svolgiamo la nostra opposizione! I mali attuali da lui denunciati non sono da noi neanche posti in discussione! A nostro parere, il male, l'errore, di questa legge sta nel secondo comma dell'articolo 3, il quale stabilisce che lo Stato può concedere ad enti estranei la facoltà di fabbricare e vendere le targhe per i veicoli a trazione animale. In tal modo si viene inevitabilmente a creare un monopolio a favore di un singolo appaltatore, che è appunto quello che noi vogliamo evitare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione il passaggio agli articoli.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, è approvato.*)

Passiamo allora all'esame degli articoli:

#### Art. 1.

La fabbricazione, la distribuzione e la vendita delle targhe di riconoscimento dei veicoli a trazione animale di cui all'articolo 45 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono regolate dagli articoli 2 e 3 della presente legge.

(*È approvato.*)

#### Art. 2.

Le caratteristiche della nuova targa di riconoscimento ed il suo prezzo di cessione saranno determinate con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

Il modello della targa sarà depositato presso il Ministero dei lavori pubblici, Ispettorato della viabilità ordinaria.

(È approvato).

#### Art. 3.

Il servizio di fabbricazione delle targhe viene demandato allo Stato, quello di distribuzione ai Comuni.

Lo Stato ha tuttavia la facoltà di concedere ad enti il servizio di fabbricazione e vendita dietro corresponsione, da parte dell'ente concessionario, di un canone che sarà determinato dal Ministero dei lavori pubblici d'intesa col Ministero del tesoro.

FERRARI. Propongo di sostituire la dizione dell'articolo 3 con la seguente: « Il servizio di fabbricazione delle targhe viene demandato allo Stato, quello di vendita e di distribuzione ai Comuni. Sarà determinato dal Ministero dei lavori pubblici, di intesa col Ministero del tesoro, il prezzo di fabbricazione ed il prezzo di vendita ».

Per me non è sufficiente che ai Comuni sia affidata la distribuzione delle targhe, perchè ciò vorrebbe dire affidare loro soltanto un atto puramente materiale. È invece la vera e propria vendita che deve essere attribuita esclusivamente ai Comuni.

Inoltre, propongo un testo completamente nuovo del secondo comma, perchè, a mio parere, non deve essere concesso ad enti il monopolio della fabbricazione delle targhe e, con il monopolio, un utile, per piccolo che sia. Non bisogna cioè che si verifichi un caso come quello dei catarifrangenti delle biciclette, da me già ricordato. Se veramente la Commissione vuole evitare la possibilità di una speculazione, deve essere d'accordo con me ed accettare l'emendamento da me proposto, che instaurerebbe, tra l'altro, un sistema assai semplice: lo Stato fabbrica le targhe secondo un modello unico, e distribuisce le targhe stesse ai Comuni tramite le Prefetture. I Comuni vendono le targhe al prezzo fissato dallo Stato, ed in tal modo ogni speculazione è resa impossibile.

FRANZA. A me pare che le preoccupazioni espresse dal senatore Ferrari non siano fon-

date. Noi abbiamo già approvato l'articolo 2, il quale stabilisce che le caratteristiche della targa e il suo prezzo saranno determinati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

TROIANO. Sì, ma dopo che l'appalto sarà stato concesso.

FERRARI. Voi volete creare ad ogni costo un monopolio.

FRANZA. Col primo comma dell'articolo 3 si stabilisce, poi, che il servizio di fabbricazione delle targhe è demandato allo Stato e quello di distribuzione ai Comuni. È chiaro che i Comuni debbono vendere queste targhe secondo il disposto dell'articolo 2, cioè secondo il prezzo di cessione fissato dal Ministro dei lavori pubblici. Noi abbiamo tre attività previste dal presente disegno di legge: fabbricazione, distribuzione e vendita. Tenuto conto che l'attività di distribuzione è demandata ai Comuni, si tratta di fissare le norme per la fabbricazione e la vendita delle targhe. La vendita è vincolata all'articolo 2, perchè il prezzo viene fissato dal Ministro dei lavori pubblici. C'è poi il secondo capoverso dell'articolo 3: faccio osservare che in esso si parla di una facoltà concessa allo Stato. La facoltà non è un obbligo. È vero che lo Stato potrà concedere ad un ente il servizio di fabbricazione delle targhe, ma io debbo fare osservare che il termine « ente » ha un significato assai ampio, che può comprendere anche enti morali. Io mi meraviglio, semmai, che la Camera dei deputati non abbia fissato quale debba essere la natura dell'ente a cui lo Stato può concedere il servizio di fabbricazione e vendita delle targhe. Comunque, debbo ancora far rilevare che lo Stato è vincolato alla legge sulla contabilità generale, circa le modalità relative alle concessioni in appalto. Lo Stato dovrà perciò tener conto di queste norme e dovrà invitare più enti, con tutte le garanzie richieste da tale legge. Noi non possiamo naturalmente ammettere il principio che lo Stato possa scegliere a suo arbitrio un ente. Mi sembra pertanto che nessuna preoccupazione debba sussistere, soprattutto considerando il fatto che il prezzo verrà fissato dal Ministero del lavoro.

MANCINI. Quanto ha detto il senatore Franza potrebbe anche essere ammesso, ma solo nella teoria, chè in pratica avviene tutto il contrario, come ci dimostra l'esperienza,

specie quella fascista. Io ho appreso dalla mia vita politica e democratica che i monopoli possono essere accettati solo nell'ipotesi che siano dello Stato, ma che sono assolutamente da respingersi se privati. Ove lo Stato non ritenga di condurre in proprio una determinata attività, allora deve aver libero sfogo la concorrenza fra i privati. Parlare di monopolio privato significa parlare di speculazione e niente altro che di speculazione.

In particolare osserverò che, delle tre attività di cui questo disegno di legge si occupa (e cioè fabbricazione, distribuzione e vendita delle targhe), la fabbricazione è demandata allo Stato, che può però affidarla ad un ente (secondo comma dell'articolo 3). Ecco quello che va assolutamente evitato, giacchè solo allo Stato si può concedere di occuparsi in condizioni di monopolio di questa fabbricazione, poichè l'ente privato otterrà in ogni caso un lucro che sarà certamente a tutto svantaggio delle categorie interessate. Per quanto riguarda la vendita, è stabilito che i Comuni potrebbero vendere, ma a prezzi stabiliti: che cosa rappresenta, questo prezzo stabilito, nei rapporti con l'ente? Ritengo che invece l'ente non debba interferire nello stabilire il prezzo, perchè evidentemente esso tenderà a guadagnare qualche cosa, certamente ai danni del cittadino, costituendosi intermediario fra esso e lo Stato. Noi dobbiamo assolutamente evitare questa interferenza dell'ente, e dobbiamo demandare anche questo compito allo Stato.

Mi sorprende come, da parte del Sottosegretario di Stato ai trasporti, non si dica una parola a favore della A.N.A.S., per la quale da tempo personalmente mi batto affinché possa divenire una azienda con rendita propria. Penso quindi che, escludendo in modo assoluto che questo compito venga affidato ad enti privati, dobbiamo fare in modo però che la fabbricazione sia demandata esclusivamente ad un ente statale, in condizioni di monopolio.

GENCO. Mi permetto di pregare il collega Mancini di considerare attentamente l'articolo 4 del disegno di legge sottoposto al nostro esame, dato che quell'articolo prevede appunto che i proventi che lo Stato potrà realizzare dalla vendita delle targhe debbano essere devoluti proprio all'A.N.A.S., da lui così appassionatamente e tenacemente difesa.

FERRARI. Rimane sempre però la concessione ad enti privati della fabbricazione e vendita delle targhe, prevista come possibile dal secondo comma dell'articolo 3.

GENCO. Ma il problema è di vedere se lo Stato, in quanto tale, potrebbe essere in grado di procedere alla fabbricazione di targhe idonee, tali da poter essere utilizzate in tutte le Province e in tutti i Comuni della Repubblica. È evidente, quindi, che ci sarà un appalto, e il secondo comma dell'articolo 3 appare più che logico.

FERRARI. Non si parla di appalto, ma di concessione.

BORROMEI, *relatore*. La disposizione del secondo comma dell'articolo 3 è stata ispirata dall'interesse stesso del cittadino. Vi sono del e targhe, delle quali vi potrei mostrare copia fotografica, che sono state messe in vendita a 600 lire e il cui valore non supera quello di 60 lire. Tutto ciò veramente costituisce una speculazione, perchè oggi non vige la disposizione che vorremmo applicare, della concessione ad un determinato ente, e invece avviene che la fabbricazione delle targhe è fatta dai più disparati enti che, nella stessa Provincia, cambiano addirittura nel giro di un anno; talvolta questi enti lasciano al proprietario stesso del carro la cura di costruirsi una targa, ritirando però una corresponsione, e così avviene che spesso il proprietario non possa nemmeno ottenere una targa che duri un tempo abbastanza lungo ed è costretto a procurarsene continuamente di nuove. È quindi nell'interesse dello stesso proprietario del veicolo che è stato dettato il secondo comma dell'articolo 3. Quello di cui son convinto è che è necessario dare una disciplina unica a questo settore; non ritengo inoltre che lo Stato possa assumersi l'onere della fabbricazione per tutto il territorio d'Italia delle targhe necessarie (*cenni di diniego del senatore Ferrari*) e quindi penso che l'articolo 3 sia più che giustificato.

Sono convinto che non vi saranno inconvenienti, poichè lo Stato stabilirà il prezzo per le targhe e lo stesso articolo 3 stabilisce che l'utile che deriverà all'ente dalla fabbricazione delle targhe dovrà andare a favore dello Stato, che ne disporrà secondo il disposto dell'articolo 4. Quindi un utile per lo Stato vi sarà, utile che non avremmo invece se si discipli-

nasse la materia in modo diverso... (*Interruzione dei senatori Mancini e Ferrari. Clamori*).

TROIANO. Penso che sia giusto che lo Stato conduca in condizioni di monopolio la fabbricazione delle targhe; non mi pare invece giusto che una concessione analoga sia fatta a favore di enti privati. Lo Stato infatti può dare ai privati la facoltà di svolgere determinate attività sia a mezzo della concessione che a mezzo dell'appalto, a meno che non le conduca direttamente. Ora, considerando che il Ministro non si può occupare in modo concreto di tutte le concessioni, risulta evidente che l'appalto presenta il massimo delle garanzie nei riguardi dei privati.

Quindi, se è logica la disposizione del primo comma dell'articolo 3, è illogica e ingiusta quella del secondo comma.

FERRARI. Ho presentato un emendamento e prego la Commissione di esaminarne bene il significato, poichè vedo nella disposizione del secondo comma dell'articolo 3 un tradimento nei riguardi di una modesta categoria di lavoratori. Bisogna stare attenti, perchè in questo modo noi dimostriamo una volta di più che nel Parlamento siamo i più forti denigratori dello Stato. Comunque, invito il Presidente a mettere in votazione il mio emendamento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo 3 proposto dai senatori Ferrari e Mancini, che rileggo: « Il servizio di fabbricazione delle targhe viene demandato allo Stato; quello di vendita e di distribuzione ai Comuni.

« Sarà determinato dal Ministero dei lavori pubblici, d'intesa col Ministero del tesoro, il

prezzo di fabbricazione e il prezzo di vendita ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, non è approvato*).

Pongo allora in votazione l'articolo 3, nel testo di cui è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

#### Art. 4.

Con la legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà annualmente determinata la spesa che il detto Ministero potrà destinare al miglioramento della segnaletica stradale, per quanto non sia di competenza della Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.), nonchè a studi ed esperimenti relativi alla circolazione stradale.

(*È approvato*).

Pongo ora in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

GENCO. Desidero che rimanga ferma la mia raccomandazione di invitare il Ministero dei lavori pubblici a fare in modo che il costo delle targhe e della targazione rimanga inferiore agli attuali limiti medi delle provincie italiane.

FERRARI. Non posso associarmi alla raccomandazione del senatore Genco per il fatto che non vi vedo un voto sincero, dopo l'approvazione dell'articolo 3 nel testo trasmesso dalla Camera.

La riunione termina alle ore 12,50.