

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 1° LUGLIO 1954

(17^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

«Disciplina dei benefici da concedere agli agenti della carriera d'ordine delle Ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate» (524) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 257, 259
CERABONA	259
FOCACCIA, <i>relatore</i>	258
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	258
MASSINI	258

«Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740» (552) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	259, 261, 262, 263, 265, 267, 268, 269, 270
BUIZZA	263, 264, 265, 270
CAPPELLINI	267, 268, 269
CROLALANZA	259, 260, 261, 263, 264

FOCACCIA	Pag. 262, 264, 265, 266
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	263, 269
PORCELLINI	265
TARTUFOLE	268
TERRAGNI	261, 262, 263
VACCARO	265

La seduta è aperta alle ore 17,15.

Sono presenti i senatori: Barbaro, Buizza, Busoni, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crolalanza, Flecchia, Focaccia, Massini, Molinari, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Santmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Marchini Camia è sostituito dal senatore Tartufole.

Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti Mannironi.

PORCELLINI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Disciplina dei benefici da concedere agli agenti della carriera d'ordine delle Ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate » (524).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina dei benefici da concedere agli agenti della car-

riera d'ordine delle Ferrovie dello Stato provenienti dai sottufficiali delle Forze armate ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

FOCACCIA, *relatore*. La mia relazione sarà molto breve. Gli impiegati civili dell'Amministrazione dello Stato possono conseguire la promozione al grado XI del gruppo C per anzianità congiunta al merito dopo nove anni di effettivo servizio nel grado XII; esiste inoltre la disposizione che i termini suddetti sono ridotti di quattro anni a favore degli impiegati provenienti dai sottufficiali delle Forze armate. Pertanto gli anni richiesti scendono da nove a cinque; possono cioè essere promossi al grado XI coloro che abbiano compiuto cinque anni di effettivo servizio nel grado XII, grado di assunzione nella Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La promozione al grado IX di gruppo C, corrispondente al grado XI statale, viene conferita a coloro che abbiano una anzianità di almeno cinque anni nel grado X, corrispondente al grado XII statale. In seguito al ricorso di due ex sottufficiali transitati nella Amministrazione ferroviaria, il Consiglio di Stato dispose che dovesse applicarsi la medesima disposizione adottata per i funzionari civili delle Amministrazioni dello Stato. Ma l'attuale riduzione di quattro anni a favore dei sottufficiali transitati nelle Ferrovie dello Stato, e il conseguente avanzamento alla qualifica di applicati appare sotto ogni aspetto sproporzionata, poichè basterebbe un solo anno perchè essi possano aver diritto alla promozione.

Ed allora si è proposto questo disegno di legge il quale fissa invece a due anni la riduzione del periodo di cinque anni, stabilito secondo un equo concetto di proporzionalità.

Nell'articolo 1 viene appunto stabilito che sarà effettuata questa riduzione di due anni determinata con questo criterio e senza creare sperequazioni. Mi sembra che sia cosa giusta.

L'articolo 2 non aggiunge alcun nuovo elemento, ma completa il disegno di legge.

MASSINI. Noi non abbiamo niente da eccepire su questo provvedimento riparatore, chiamiamolo così, a vantaggio di questa categoria. Il provvedimento lascia però fuori un certo numero di persone appartenenti al per-

sonale esecutivo, che si trovano pressochè nelle medesime condizioni. Intendo parlare di alcuni sottufficiali di carriera aventi la qualifica di capostazione o di macchinista militare, il famoso genio ferroviario, i quali, nel vecchio ordinamento ferroviario, che speriamo venga almeno parzialmente modificato, fanno parte del personale esecutivo.

Per sanare anche questa situazione, proponiamo un articolo aggiuntivo che ci auguriamo gli altri colleghi, il relatore ed anche il rappresentante del Governo vogliano approvare.

L'articolo, di per sè chiarissimo, è il seguente:

« Agli ex sottufficiali di carriera provenienti dal genio ferroviario ed assunti nei ruoli del personale esecutivo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il termine di anzianità per la promozione al grado IX è ridotto di due anni se all'atto del passaggio essi rivestivano il grado di sergente o sergente maggiore, e di quattro anni se rivestivano i gradi di maresciallo. A tale effetto si considerano sostenuti in data precedente gli esami per le abilitazioni o idoneità previste dal vigente regolamento ».

Ripeto: il provvedimento in esame andrebbe a riparare una ingiustizia nei confronti del personale degli uffici, ma non opererebbe a favore di un ristretto gruppo di persone (non superano il numero di una dozzina e mezza), che si trovano in analoghe condizioni, e rivestono il grado di capostazione o di macchinista ferroviario.

Concludendo: la natura del provvedimento ci trova completamente d'accordo. Bisognerebbe solo estendere lo stesso beneficio riparatore anche a quel piccolo numero di personale esecutivo, che certamente non ha demeritato nei confronti degli altri.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Penso che la Commissione possa dare la sua approvazione, per ora, agli articoli 1 e 2 del disegno di legge in esame. Al momento attuale sono però spiacente di non poter dare una risposta circa l'articolo aggiuntivo proposto dal senatore Massini, per il quale ho bisogno di esaminare la situazione dal punto di vista giuridico ed anche da quello finanziario, per la copertura delle maggiori

spese. Quindi chiederei, qualora il senatore Massini insistesse, un rinvio della discussione su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. La Commissione potrebbe approvare i primi due articoli e rinviare, quindi, il seguito dell'esame in attesa che l'onorevole Sottosegretario si documenti sui problemi sollevati dall'emendamento del senatore Massini.

CERABONA. Desidero far osservare questo: potrebbe darsi il caso che il Governo non accettasse l'emendamento aggiuntivo del senatore Massini ed allora, per ragioni di equità, la Commissione potrebbe essere contraria anche agli altri due articoli, che, per tale motivo, è opportuno non approvare isolatamente.

PRESIDENTE. Propongo, quindi, se la Commissione non ha nulla in contrario, di rinviare la discussione di questo disegno di legge alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 » (552) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Su questo disegno di legge, che giunge al nostro esame dopo l'approvazione della Camera dei deputati, sarò io stesso il relatore.

Prima di esporre il contenuto del disegno di legge, vorrei fare una osservazione di carattere generale: noi abbiamo un Codice della strada che è del 1933, autore del quale fu l'allora Ministro dei lavori pubblici Crollalanza. Ora è evidente che, essendo passati vent'anni, quella legge è stata di molto supe-

rata dal progresso tecnico; e quello che dico vale non soltanto per alcuni articoli, ma per tutta la legge che è superata dagli sviluppi del traffico stradale.

Quindi raccomando, in particolare al rappresentante del Ministero dei trasporti, che l'intera legge sia aggiornata e che questo famoso Codice della strada sia rapidamente messo all'altezza, non soltanto delle esigenze del traffico attuale, ma del traffico anche immediatamente futuro.

Questo non ci vieta di modificare oggi alcuni articoli, ma ciò ha evidentemente carattere di provvisorietà.

CROLLALANZA. È esatto.

PRESIDENTE. Sono lieto che l'ispiratore della vecchia legge riconosca la giustezza di quello che dico.

Una prima osservazione da fare sulla legge in esame, è che essa, in linea generale, trae origine da alcune disposizioni di carattere tecnico sulla circolazione dei veicoli ed inoltre tiene conto di quella che è la condizione attuale delle strade. Ragione per cui, venutasi a differenziare la funzione della tecnica stradale da quella della tecnica della circolazione, abbiamo la duplice competenza del Ministero dei trasporti e di quello dei lavori pubblici.

Un'altra osservazione che vorrei fare è questa: gli accordi tra i due Ministeri devono essere più intimi e completi perchè dall'esame di questo disegno di legge emerge che si è tenuto conto solo parzialmente dell'ampia evoluzione che oggi sta avvenendo nel campo della circolazione autostradale, come è avvenuto nel 1885-1890 nella circolazione delle ferrovie, quando si stabilì la unificazione dei metodi di esercizio su base internazionale, per cui dalla Sicilia si poteva andare fino all'Inghilterra, usando linee e segnalazioni uguali. Similmente per le strade, è stato redatto nel 1949 un Codice della circolazione dei trasporti stradali automobilistici internazionali, da noi ratificato con una legge del maggio 1952.

Di conseguenza, quando noi stabiliamo le condizioni interne di circolazione stradale, dobbiamo curare che le segnalazioni e le nor-

me per la costruzione dei veicoli siano adeguate alle regole internazionali.

Di qui un'altra raccomandazione: nella compilazione di quello che sarà il nuovo Codice della strada, dovremo tener conto degli Accordi internazionali, perchè ogni veicolo di ogni altra nazione possa muoversi agevolmente in Italia.

Le segnalazioni internazionalmente accettate, hanno oggi assunto una caratteristica importantissima, su cui richiamo l'attenzione del rappresentante del Ministero, che è quella di dare il criterio di velocità e di direzione, come nelle ferrovie; cioè, non basta dire « svolta pericolosa », ma occorre dire anche « a destra » o « a sinistra »; bisogna indicare, nelle segnalazioni di passaggio a livello, se sia custodito o incustodito, e così via. Senza entrare in dettagli, vediamo come occorranò segnalazioni che chiariscano il concetto della sicurezza, della velocità e della direzione, senza che vi siano dei segnali ad arbitrio; la discesa pericolosa noi non l'abbiamo mai stabilita, ad esempio.

Ma quello che è ancora più importante è che bisogna tener conto delle caratteristiche costruttive dei veicoli. E qui siamo al problema più grave che oggi dobbiamo affrontare.

Nella costruzione dei veicoli, noi dobbiamo legiferare in modo tale che i veicoli costruiti in Italia abbiano dimensioni non inferiori a quelle dei veicoli che debbono, in base a un trattato internazionale, essere accettati in servizio internazionale in Italia. Quali sono le difficoltà? Quando ero al Ministero dei trasporti, mi si presentò prima di tutto la difficoltà della larghezza degli autocarri e dei *pullman*. I tecnici mi suggerirono di portare la vecchia limitazione della larghezza dell'autoveicolo da due metri e trenta ai due metri e cinquanta, cosa accettata in Germania, in Belgio, ecc. Eravamo nel 1947 ed io accettai la proposta pensando che le strade arrivassero presto ad essere come debbono essere. Ho percorso troppo i tempi ed ho sbagliato. Oggi vedo nelle norme internazionali accettate da noi, all'articolo 7 della Convenzione di Ginevra del 1949, che si ammette in regime internazionale il veicolo della larghezza di metri 1,50. Dove invece siamo al di sotto delle misure internazionali è nella lunghezza del sistema

dei veicoli con rimorchio. La norma internazionale ammette che i veicoli con rimorchio possano essere lunghi fino a 18 metri circa; mentre la nostra legge fissa tale limite a 17 metri.

L'unica proposta che a me sembrerebbe opportuna fare è di adeguarci, in linea generale, a tutte le norme internazionali ed, in particolare, portare questa piccola modificazione di lunghezza, soprattutto allo scopo di ricordare che esistono delle norme internazionali, cui dobbiamo adeguarci. Dobbiamo farlo, anche perchè abbiamo dei veicoli con rimorchio in Italia, che mi pare siano già omologati e in circolazione, che sono più lunghi di 17 metri. Sarebbe quindi un danno all'economia del Paese se un certo numero di veicoli superiori a 17 metri, non potesse circolare più perchè non corrispondente alle prescrizioni stabilite dalla legge.

Questo è quello che volevo dire e non avrei altro da aggiungere.

CROLLALANZA. Sono d'accordo con le raccomandazioni che sono state fatte dal nostro Presidente, specialmente in riguardo alla opportunità di accelerare i tempi da parte della Commissione di studio per aggiornare il Codice della strada. Come giustamente ha detto l'onorevole Presidente, in venti anni la evoluzione della tecnica è stata tale che quelle norme che allora erano veramente perspicue oggi risultano assolutamente superate. Tanto più opportuno questo acceleramento, in considerazione degli inconvenienti che si verificano con disposizioni parziali, come questa, di modifica al Codice della strada e in considerazione anche delle norme di circolazione internazionale, di cui alla Convenzione di Ginevra; ed anche a proposito di questo sono esatte le osservazioni dell'onorevole Presidente, cioè che bisogna evitare di legiferare in contrasto con queste norme, perchè è assurdo porre delle limitazioni ai nostri veicoli, mentre diamo delle agevolazioni a quelli stranieri che circolano in Italia. Questo per la costruzione degli autoveicoli e per i limiti di velocità. Ma sta di fatto che queste norme a carattere più urgente, che dovrebbero essere inserite nel nuovo Codice della strada, probabilmente sono suggerite dalla condizione di pericolosi-

tà del traffico in alcune strade, specialmente in quelle dove vengono esercitati dei trasporti di linea, che allacciano determinati Comuni ad altri Comuni.

Questo vale per la viabilità di carattere nazionale, ma siamo terribilmente indietro anche per quel che riguarda la viabilità minore e dobbiamo considerare che gran parte dei servizi di linea si svolgono proprio su strade secondarie. E su queste strade, effettivamente, comincia a diventare un problema il circolare.

La norma inserita in queste disposizioni, che vuole limitare a 70 chilometri all'ora la velocità per alcuni trasporti di linea, penso che sia suggerita da questa preoccupazione. C'è da vedere se, anziché legiferare con una norma di carattere generale come questa, non sia il caso di considerare l'opportunità di una disposizione di legge che consenta agli Ispettorati delle ferrovie di dare autorizzazione per la messa in esercizio di nuovi trasporti su determinati percorsi, cioè su quelle strade che sono in condizioni di difficile traffico, in attesa che vengano allargate.

Comunque, penso che una norma di questo genere, che limita la velocità massima per alcuni tipi di autoveicoli, pur arrecando, per qualche tempo, un certo beneficio al traffico nazionale, sia peraltro in contrasto con la Convenzione di Ginevra e ponga i nostri autoservizi, come è stato fatto anche rilevare dalla Associazione interessata, in condizioni di inferiorità rispetto a quelli stranieri. Inoltre, vi è da considerare il fatto che i nostri trasporti su strada oggi si svolgono anche sulle autostrade. Ed allora non si capisce il perchè si dovrebbe porre un limite di velocità ai veicoli, previsti dal disegno di legge, quando sulle autostrade questi possono benissimo sviluppare, anziché i 70 chilometri previsti, velocità di 90 o di 100 chilometri.

PRESIDENTE. È stata già accolta nella legge questa osservazione, dopo che se ne è discusso alla Camera dei deputati.

TERRAGNI. In linea di massima il provvedimento è invocato perchè dovrebbe intervenire a limitare un po' la pericolosità del traffico sulle nostre strade. Però un provvedimento così parziale e limitato soltanto a certi vei-

coli, quale è quello contemplato dalla legge, non vorrei che avesse un effetto contrario a quello che si è proposto il legislatore; che cioè vincolando una parte solo del traffico, quella rappresentata dagli autobus e dalle auto di determinate caratteristiche, non si venga a creare una disparità di correnti di traffico, che sono letali per la sicurezza e la regolarità del traffico stesso.

Noi vediamo che, quando un autocarro procede, su una determinata strada, siccome le nostre strade non sono molto larghe, questo autocarro finisce per determinare una specie di convoglio di macchine. Quindi, limitando la velocità di questi autopullmans o autocarri a 70 chilometri all'ora, noi, inevitabilmente, veniamo ad aumentare il numero di questi convogli di macchine. E si limita la velocità delle macchine che sono create per agire con una velocità maggiore...

CROLLALANZA. Scusi se la interrompo, ma desidero ricordare ai colleghi come in America c'è, al contrario, un limite minimo di velocità.

TERRAGNI. Noi sappiamo che la velocità di un convoglio è data dalla velocità del mezzo di minore velocità. Questa sarebbe una prima osservazione.

L'altra è quella legata sempre alla stessa Convenzione di Ginevra. Noi, pur dichiarando di seguire le norme internazionali, veniamo a precludere ai nostri trasportatori delle possibilità che hanno invece gli stranieri.

L'osservazione che è stata fatta dall'onorevole Crollalanza, in base ad una segnalazione della Associazione nazionale dei trasportatori, è giusta ed io debbo far rilevare che questo è il pensiero non solo dei trasportatori (poichè il loro giudizio potrebbe anche essere troppo interessato), ma è anche il pensiero di altri enti, quali ad esempio le Camere di commercio. Costoro in sostanza hanno detto: state attenti nell'approvare questo provvedimento, perchè non si vengano, in certo qual modo, a determinare degli inconvenienti maggiori di quelli che si vogliono eliminare.

L'idea di stabilire questo limite di velocità, su che cosa si è fondata? Perchè si è stabilito un limite di 70 chilometri, e non, ad esempio, di 65 chilometri?

FOCACCIA. Fra poco glie ne dirò la ragione!

TERRAGNI. Nel fissare questo limite per tutto il territorio nazionale, si determina un pericolo o, per lo meno, una tendenza ad inquadrate il problema in limiti troppo rigidi e ristretti, quando invece si potrebbe lasciare la fissazione di questo limite di velocità, alla discrezionalità degli organi che sono preposti alla tutela del traffico. Lasciamo una certa discrezionalità di stabilire tale limite di velocità e lasciamo questa facoltà a coloro che sono in contatto diretto con i veicoli che si muovono sulle varie strade, i quali potranno dare disposizioni più aderenti alla realtà.

Un'altra delle osservazioni che una di queste Camere di commercio, di cui dicevo, mi ha sottoposto è questa: un tassativo divieto di superare un determinato limite di velocità costituisce, da un punto di vista tecnico, una dannosa limitazione della libertà di manovra in caso di necessità, e costituisce altresì anche un declassamento degli autobus italiani che si recano all'estero, dove non esistono limiti di velocità e dove non potrebbero perciò svolgere un servizio sullo stesso piano di quello svolto dagli stranieri.

L'ultima osservazione che farò è quella relativa al controllo del limite massimo di velocità, di cui si è molto parlato fuori di qui. Io mi permetto di insistere sul concetto del controllo esterno, del controllo a terra, perchè il munire questi nostri veicoli di apparecchi che possano registrare la velocità, rappresenta un notevole aggravio.

PRESIDENTE. La legge non lo dice!

TERRAGNI. Ma lo disporrà il Ministro. Io insisto ancora su queste mie preoccupazioni.

In America sono arrivati perfino alle cellule foto-elettriche per controllare la velocità.

È la Polizia della strada che dovrà avere questi mezzi, atti a controllare la velocità. Se la Polizia della strada sarà dotata di mezzi che comprovino la velocità che il veicolo ha raggiunto, non c'è niente da dire. Così si eviteranno anche le contestazioni con i conducenti!

PRESIDENTE. Nella legge non possiamo inserire la tecnica del metodo per il controllo. Noi dobbiamo stabilire due principi soltanto: il principio di un limite di velocità, che possa essere sorpassato in casi determinati di strade rettilinee, e il concetto di controllo della velocità, sia esso a bordo, sia a terra o da lontano. Questi particolari lasciamoli decidere però ai tecnici, che ci daranno senz'altro la soluzione migliore.

Anche io sono del parere di scegliere il controllo invisibile. Ci sono in America delle macchine della Polizia che hanno un tachimetro registrato; queste seguono per un po' di tempo il veicolo, controllano il limite di velocità raggiunto e, se questo è in contrasto con le disposizioni della circolazione, staccano da questo tachimetro un apposito tagliando e lo mostrano al conducente del veicolo. Ci sono inoltre degli apparecchi che possono essere collocati a bordo della stessa macchina. Io non discuto su questo, perchè altrimenti potremmo essere sedotti dalla nostra tendenza che spesso è più di tecnici che di legislatori...

Però la mania tecnica mi porta a rispondere al senatore Terragni sul fatto della velocità massima degli autoveicoli. Il limite di velocità è dato da due elementi: in primo luogo dal fatto di poter fare la cosiddetta marcia a vista, cioè di poter far fermare l'autoveicolo nello spazio libero. E qui bisognerebbe distinguere quando il veicolo è scarico e quando il veicolo è carico, perchè in questo secondo caso la marcia a vista diventa un po' più pericolosa. Quindi un limite di velocità ci vuole: quale è questo limite? Io mi sono preoccupato di questo e l'ho voluto provare sperimentalmente. Sono andato su un'automobile e mi sono chiesto: quale è la velocità che dobbiamo raggiungere per sorpassare un autocarro? Ammettiamo che un autocarro vada alla velocità di 60 chilometri all'ora. Per sorpassarlo, io vado ad 80 chilometri, cioè vado ad una velocità relativa di 20 chilometri. Quanto tempo impiegherò per il sorpasso? Con una velocità relativa di 20 chilometri all'ora, possiamo calcolare di dover impiegare circa 12 secondi. Naturalmente farò il sorpasso solo quando avrò la visuale libera, visuale che non va oltre i 300 metri.

Faccia il conto, onorevole Terragni: lei capisce che in 12 secondi, a 20 chilometri all'ora, si percorrono 60 metri, con una visibilità di soli 300 metri, ma ad una velocità assoluta di 80 chilometri all'ora. E questo, senza pensare che i veicoli eventualmente provenienti dalla direzione opposta raddoppiano la velocità con cui i due veicoli, uno dei quali contromano, si incrociano!

Ecco che, proprio per la sicurezza generale, e non solo per la sicurezza del veicolo più pesante, bisogna avere un limite di velocità; salvo poi, dove non vi siano incroci o dove vi sia, ad esempio, una doppia pista, di dare ai tecnici la possibilità di non stabilire dei limiti diversi di velocità.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io non ho che da associarmi alle dichiarazioni dell'onorevole Presidente. Vorrei soltanto raccomandare alla Commissione di vedere se non sia il caso di evitare l'introduzione di ulteriori emendamenti nel testo approvato dalla Camera dei deputati, perchè ritarderemmo troppo l'entrata in vigore di questa legge che è tanto attesa.

PRESIDENTE. La proposta che mi ero permesso di fare è, in effetti, modesta. Si tratta di un solo emendamento e il Presidente della Commissione competente della Camera, al quale ho parlato, ha riconosciuto che vi è una necessità di principio, e mi ha assicurato che un tale emendamento sarebbe approvato rapidamente anche dalla Camera.

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

Passiamo alla discussione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Dopo il quarto comma dell'articolo 36 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono aggiunti i seguenti commi:

« Fermi restando gli obblighi di cui ai commi precedenti, gli autoveicoli a solo o con rimorchio aventi peso complessivo a pieno carico

superiore a quintali 100 non debbono superare la velocità di chilometri 70 all'ora se destinati al trasporto di persone e la velocità di chilometri 60 all'ora se destinati al trasporto di cose. Non debbono altresì superare la velocità di chilometri 60 all'ora gli autocarri adoperati per trasporto di persone, eccedenti detti limiti di peso.

Il Ministro dei trasporti prescriverà i dispositivi atti a garantire l'osservanza dei limiti di velocità di cui al precedente comma.

È in facoltà del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade (sia all'interno che fuori dei centri abitati).

BUIZZA. In base al vigente Codice della strada, finora non erano mai stati fissati dei limiti di velocità quali oggi noi veniamo a porre. Solo nel territorio di qualche Comune si incontrava, di quando in quando, qualche avviso di limitazione di velocità.

CROLLALANZA. Erano degli abusi!

BUIZZA. Siamo perfettamente d'accordo su questo. Volevo dire che io sarei contrario alla limitazione che noi veniamo a porre con questo articolo, ma quando io leggo il testo dell'articolo 36 del Codice della strada, quando leggo i quattro commi che precedono l'aggiunta che si vuol fare mi sembra che si sia già detto tutto!

In questi quattro commi sono contemplati tutti i divieti possibili ed immaginabili: più di questo che cosa volete?

PRESIDENTE. Sono vincoli per colui che conduce un autoveicolo, non per colui che lo sorpassa. Chi sorpassa deve tener conto di altri elementi.

BUIZZA. Qui si sono poste tante raccomandazioni, tante prescrizioni per chi guida, che più non ne potremmo avere. Se tutte queste disposizioni fossero seguite, se si intensificassero le segnalazioni sulle strade, si ridurrebbero senza meno gli incidenti stradali.

Ma, dato che dal 1933 ad oggi abbiamo avuto da enumerare una grande quantità di inci-

denti stradali, dato che il 99 per cento degli incidenti stradali è dovuto a chi guida, dato che dal 1933 ad oggi sono passati tanti anni, se non la vogliono ancora capire, limitiamo allora la velocità! Ecco la giustificazione di questo articolo. È evidente che tutte le nuove costruzioni debbano tendere a questo, senza peraltro che si limitino le caratteristiche degli autoveicoli. L'aumento della velocità degli autoveicoli, lo riconosco anche io, è stato molto più rapido del lavoro di sistemazione delle strade per renderle atte al nuovo e maggiore traffico.

CROLLALANZA. Questa è la tragedia!

BUIZZA. Nel settore delle strade comuni abbiamo fatto ben poco ed anche le autostrade le abbiamo costruite ad una sola pista.

FOCACCIA. Io volevo tranquillizzare la Commissione per quanto concerne la limitazione della velocità a 70 chilometri orari. In un primo momento, quando io mi trovavo al Ministero dei trasporti, si era stabilito di fissare il limite di velocità ai 60 chilometri orari, e ciò per ragioni evidenti, la prima delle quali è che, quando si tratta di autobus per trasporto di persone, l'autista deve badare, oltre che alla sua vita, a quella di tutte le persone che trasporta. Si sono fatte molte considerazioni per quanto riguarda lo spazio di frenatura e si è giunti alla conclusione che con una velocità superiore ai 60 chilometri orari, la frenatura improvvisa diventa pericolosa. Voglio ora far presente agli onorevoli colleghi qualche dato concernente i limiti di velocità prescritti in Paesi stranieri, civili perlomeno quanto noi:

SVIZZERA. — Per quanto le condizioni della circolazione lo permettano, i Cantoni possono, d'accordo col Dipartimento delle poste delle ferrovie, fissare, per tratti di strada determinati, la velocità massima a 55 chilometri all'ora in campagna e a 40 chilometri all'ora negli abitati per le automobili pesanti che servono al trasporto delle persone, quando esse siano munite di freni su quattro ruote e circolino secondo un orario.

Riferendomi a queste disposizioni vigenti in Svizzera, mi sembra che sarebbe ora che an-

che i nostri Comuni si decidessero a fissare il limite massimo di velocità nei centri abitati.

FRANCIA. — In Francia si adottano delle misure fortemente drastiche: infatti al di fuori della traversata delle città e dei villaggi, la velocità è limitata per i veicoli con rimorchio, i veicoli articolati ed i veicoli pesanti più di 3.000 chilogrammi a pieno carico o aventi larghezza maggiore di metri 2,20 e lunghezza maggiore di metri 8, rimorchi compresi. Tali limiti sono:

I categoria, da chilogrammi 3.001 a chilogrammi 6.500: velocità massima 65 chilometri all'ora (viaggiatori), 60 chilometri all'ora (merci);

II categoria, da chilogrammi 6.501 a chilogrammi 10.000: velocità massima 55 chilometri all'ora (viaggiatori), 50 chilometri all'ora (merci);

III categoria, al di sopra di 10.000 chilogrammi: velocità massima 45 chilometri all'ora (viaggiatori), 40 chilometri all'ora (merci).

GERMANIA. — *Codice della strada.*

1) Ordinanza sulla condotta da tenersi nel traffico stradale (Strassenverkehrs-Ordnung del 13 novembre 1937). Paragrafo 9: Velocità. La massima velocità consentita per gli autoveicoli è la seguente:

a) nell'interno degli abitati: per ogni tipo di autoveicoli, 40 chilometri all'ora;

b) al di fuori degli abitati e sulle autostrade: 1) per autovetture e per motocicli con o senza carrozino, 80 chilometri all'ora; 2) per autocarri, autobus ed ogni altro tipo di veicolo, 60 chilometri all'ora. Si ricordi che le autostrade germaniche hanno doppia carreggiata.

Di fronte a questi esempi stranieri, mi sembrerebbe più che moderato portare il limite di velocità, decisamente, a 60 chilometri all'ora.

Non bisogna poi dimenticare il sorpasso, il quale è pericolosissimo; e tanto più il veicolo è veloce, tanto più l'operazione del sorpasso è difficile. Io penso perciò che accettando come limite massimo i 70 chilometri orari di questo progetto e ponendo il vincolo della rigorosa misura della velocità massima, possiamo es-

sere tranquilli fino ad un certo punto, quando si pensi, per esempio, che la Germania che ha delle magnifiche autostrade, a tutti i tipi di veicoli che non siano autovetture o motocicli con o senza carrozzino, prescrive tassativamente una velocità massima di 60 chilometri orari.

A questo proposito permettetemi di raccontare un episodio accaduto a me personalmente: quando ero Sottosegretario al Ministero dei trasporti, stavo percorrendo una strada a bordo di una macchina quando vidi un autobus di una certa ditta che, pur avendo dei grappoli umani aggrappati allo sportello, andava ad una velocità di oltre 100 chilometri orari. Fermato l'autobus, domandai all'autista per quale ragione andasse incoscientemente a quella velocità. Mi rispose: « Noi non abbiamo limiti di velocità e quindi facciamo quello che vogliamo ». Tornato al Ministero detti disposizioni perchè fosse applicata una forte multa; due giorni dopo seppi che un'autobus della stessa ditta era andato a cozzare contro un albero e cinque persone erano morte!

Per concludere, da un punto di vista personale io sarei favorevole al limite massimo di velocità di 60 chilometri orari; comunque posso anche accettare, per ora, i 70 chilometri orari.

PORCELLINI. Io credo che mancheremmo al senso di responsabilità che dobbiamo avere, se non tenessimo presente in questa circostanza la situazione in atto per quanto concerne il traffico nell'interno dei centri abitati. Malgrado siano avvenuti moltissimi incidenti gravi a causa del disordine della velocità del traffico dei centri abitati, i Comuni non hanno alcuna facoltà per limitare la velocità.

Ci sono delle città le quali hanno la possibilità di decentrare la circolazione per strade suburbane, ma i commercianti protestano perchè dicono che, facendo passare la corrente delle macchine e degli autocarri per le strade di circonvallazione, i loro affari diminuiscono. È necessario perciò anche un temperamento fra le varie esigenze. Per esempio, che danno si farebbe agli automobilisti se si prescrivesse che nell'ambito dei centri abitati non potessero andare a velocità maggiore di 25 chilometri orari? A Fidenza — nomino questa città perchè la conosco molto bene — diversi bambini

sono stati travolti ed uccisi da automobilisti in vena di far mostra della propria abilità. D'altra parte il relativamente breve percorso che i trasporti su strada debbono coprire nei tratti urbani rende irrilevante agli effetti del percorso totale che debbono compiere, la limitazione di velocità nell'ambito urbano.

BUIZZA. Io richiamo l'attenzione del senatore Porcellini sull'ultimo comma dell'articolo 1 che suona così: « È in facoltà del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade (sia nell'interno che fuori dei centri abitati) ». Il sindaco dovrebbe perciò domandare che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, stabilisse i limiti massimi di velocità per quelle strade urbane per le quali tale misura fosse ritenuta opportuna appunto dal sindaco stesso.

TERRAGNI. Penso che noi dobbiamo considerare questo provvedimento come inteso a limitare la pericolosità delle nostre strade al momento attuale; non dobbiamo considerarlo come un provvedimento di carattere definitivo che precluda del tutto la possibilità di modifiche. E ciò anche in considerazione degli interessi delle nostre industrie automobilistiche le quali, di fronte ad una drastica limitazione della velocità, potrebbero trovarsi in serie difficoltà per seguire il progresso tecnico mondiale in questo campo.

FOCACCIA. Io comunque chiedo che risulti dagli atti la mia proposta di limitazione della velocità massima ai 60 chilometri all'ora; in questa occasione io raccomando che nel Codice della strada sia appunto inserito un tale limite di velocità.

VACCARO. Dichiaro di aderire alla richiesta del senatore Focaccia.

PRESIDENTE. Poichè questo provvedimento è urgente, io penso che sia meglio approvarlo senza tante modificazioni; discuteremo a fondo la questione del limite di velocità quando esamineremo il Codice della strada in modo organico.

Se nessun altro domanda di parlare, pongo ai voti l'articolo 1. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Il secondo comma dell'articolo 37 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dai seguenti commi:

« La lunghezza totale, esclusi gli organi di attacco, non deve eccedere metri 6 per i veicoli ad un asse, metri 10 per i veicoli a 2 assi e metri 11 per quelli a 3 o più assi.

Gli autobus a 2 assi possono raggiungere la lunghezza totale di metri 10 e centimetri 50. Gli stessi autoveicoli possono raggiungere la lunghezza totale di metri 11, ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione in una fascia di ingombro larga metri 4 e centimetri 50 in una curva di raggio interno di metri 10.

La lunghezza totale dei rimorchi da autoveicoli, adibiti al trasporto di persone, ovvero di cose, non deve eccedere metri 6 se ad un solo asse, metri 7 e centimetri 50 se a 2 assi, metri 8 se a 3 o più assi, esclusi in ogni caso gli organi di attacco. I rimorchi a 2 assi e a 3 o più assi possono raggiungere rispettivamente la lunghezza di metri 8 e metri 9, qualora il complesso trattore-rimorchio possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al terzo comma.

Gli autoveicoli snodati costituiti da un veicolo trattore e da un rimorchio portanti entrambi carico utile ed accoppiati permanentemente mediante speciale collegamento a snodo, in modo da costituire una sola unità non rigida e da consentire l'eventuale intercomunicazione fra le due carrozzerie contigue delle parti che la costituiscono, possono raggiungere la lunghezza di metri 14 ove le loro caratteristiche siano tali da permetterne la iscrizione nella fascia d'ingombro di cui al terzo comma.

Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dei lavori pubblici, ha facoltà di consentire, soltanto per autoservizi di linea e su percorsi determinati, qualora le caratteristiche

della strada e del traffico lo consentano, la circolazione di autobus a 2 ed a 3 assi, aventi la lunghezza fino a metri 12 e di autobus snodati aventi la lunghezza fino a metri 18, sempre che sia rispettata la fascia d'ingombro di cui al 3° comma.

Gli autoveicoli articolati, costituiti da un trattore non atto a carico utile e da un rimorchio, parte del cui peso insiste sul trattore, e collegati in modo facilmente scioglibile, possono raggiungere la lunghezza di metri 14, semprechè l'autoveicolo possa iscriversi nella fascia d'ingombro di cui al 3° comma ».

Nel terzo dei commi che si sostituiscono al secondo dell'articolo 37 propongo di sostituire la lunghezza di « metri 9 » con l'altra di « metri 10 », e ciò per adeguare questa legge al testo della Convenzione internazionale di Ginevra ed anche perchè a me risulta che vi sono in circolazione dei rimorchi di lunghezza superiore ai 9 metri.

Se non si approvasse l'emendamento da me proposto si avrebbe anche l'inconveniente che in Italia potrebbero circolare dei veicoli stranieri con i rimorchi di 10 metri, che sono ammessi dalla Convenzione internazionale di Ginevra, mentre gli Italiani non potrebbero farlo. Il mio emendamento quindi tende a rendere organicamente coordinata la legislazione italiana con le convenzioni internazionali.

FOCACCIA. Io intendo presentare il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione del Senato, nel portare la lunghezza massima dei rimorchi degli autotreni da 9 a 10 metri, si è ispirata al concetto di non rendere più gravose le condizioni imposte alla costruzione degli autoveicoli italiani, nei confronti di quelli internazionali, previste dal punto 2 dell'allegato 7 della Convenzione sulla circolazione stradale dei trasporti internazionali delle Nazioni aderenti all'O.N.U. (legge 19 maggio 1952, n. 1049).

« Nell'apportare tale modifica, la Commissione desidera richiamare l'attenzione dei Ministeri interessati perchè la legislazione italiana del nuovo Codice della strada, si adegui rapidamente alle norme internazionali non solo per quanto attiene alla segnalazione stradale, ma anche per quanto riguarda le dimensioni

e i pesi dei veicoli e dei rimorchi ammessi alla circolazione internazionale ».

PRESIDENTE. Infatti, se si osservano le cose con attenzione si constata che la legislazione italiana contiene delle disposizioni differenti da quelle internazionali anche per quanto riguarda i pesi assiali massimi; d'altra parte però bisogna tenere presente che tali pesi sono vincolati alla capacità di carico dei punti ed alla struttura stradale. Io, ora, sarei del parere di non modificare la legislazione italiana su questo punto poichè le strade italiane non potrebbero sopportare certi pesi; comunque le costruzioni nuove sopportano i pesi fino alle 13 tonnellate, come previsto dalle leggi internazionali.

Se non si fanno altre osservazioni metto ai voti il terzo dei commi che si sostituiscono al secondo dell'articolo 37, l'emendamento tendente a sostituire alle parole « metri 9 » le altre « metri 10 ».

CAPPELLINI. Noi ci asteniamo dalla votazione, perchè riteniamo che la questione dovrebbe essere meglio considerata.

PRESIDENTE. Chi approva l'emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'articolo 2 così emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto infine ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Focaccia e di cui è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 3.

Il terzo comma dell'articolo 39 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è sostituito dai seguenti commi:

« Quando l'autoveicolo è munito di gomme pneumatiche tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada

sia non superiore a chilogrammi 6,5 per centimetro quadrato, e quando, se trattasi di autoveicolo a 3 o più assi, la distanza fra 2 assi contigui non sia inferiore a metri 1, il peso complessivo dell'autoveicolo può raggiungere i 140 quintali per gli autoveicoli a 2 assi, i 180 quintali per quelli a 3 o più assi.

Eguali pesi complessivi possono raggiungere i rimorchi da autoveicoli a 2 e a 3 o più assi, semprechè concorrano le condizioni di cui al precedente comma.

Il peso complessivo di un autoveicolo articolato e snodato avente lunghezza fino a metri 14 può raggiungere i 170 quintali e, quando concorrano le condizioni di cui al terzo comma, i 280 quintali.

Per gli autobus snodati aventi lunghezza superiore a metri 14 e fino a metri 18, il peso complessivo può raggiungere i 220 quintali e, se concorrano le condizioni di cui al terzo comma, i 360 quintali.

In ogni tipo di autoveicolo o rimorchio da autoveicolo ed in ogni caso, il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare i 100 quintali, ed in corrispondenza di 2 assi contigui a distanza inferiore a 2 metri non può superare i 145 quintali complessivamente ».

Nell'ultimo comma di detto articolo 39, dopo la parola « autoveicoli » sono aggiunte le parole seguenti: « o rimorchi da autoveicoli ».

(È approvato).

Art. 4.

Il terzo comma dell'articolo 61 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è modificato come segue:

« I treni automobili, il cui rimorchio superi a pieno carico i 45 quintali nonchè gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati di qualunque peso, debbono essere provvisti di freno idraulico o ad aria compressa o a depressione, azionabile dal guidatore con unico comando e tale che, in caso di scioglimento durante la marcia del collegamento fra le parti, il rimorchio si freni automaticamente (freno continuo automatico) ».

(È approvato).

Art. 5.

Il titolo dell'articolo 63 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è modificato come segue:

« Condotta dei treni automobili, degli autobus, degli autoveicoli articolati e snodati ».

Il primo comma del sopracitato articolo 63 viene modificato come segue:

« Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida salvo che:

a) il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi i 45 quintali se l'autotreno è munito di freno continuo automatico o i quintali 25 se il rimorchio è munito di freno meccanico;

b) si tratti di treno costituito da un trattore stradale non atto al carico utile e da un solo rimorchio munito di freno meccanico se di peso complessivo, a pieno carico, non superiore a 30 quintali o munito di freno continuo automatico se di peso superiore.

Alla guida degli autoveicoli articolati nonché degli autoveicoli snodati non eccedenti il limite di lunghezza di metri 14 può essere adibito un solo conducente ».

È in facoltà del Ministro per i trasporti prescrivere che alla condotta degli autobus in servizio di linea vengano adibiti due conducenti quando le particolari caratteristiche del servizio lo richiedano.

CAPPELLINI. Propongo la soppressione di tutta la parte dell'articolo 5 che segue alle parole: « Ai treni automobili debbono essere costantemente adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida ».

Ho controllato alcune statistiche al riguardo. Da esse risulta che un gran numero di sinistri è originato dall'eccessivo lavoro dei conducenti. La velocità è molto forte nonostante i limiti: la grande carreggiata, il forte peso, le strade per lo più strette con molte curve rendono quanto mai penosa e faticosa la guida di questi autotreni. Se noi non obblighiamo le imprese esercenti a tenere costantemente sulla macchina due conducenti, noi manchiamo di di-

fendere il patrimonio nazionale non soltanto per quanto riguarda i mezzi, ma anche e soprattutto per quanto riguarda gli uomini, a causa degli incidenti che vengono a verificarsi, senza contare il logorio e l'eccessivo sfruttamento del personale.

PRESIDENTE. Le eccezioni che lei vuol sopprimere, senatore Cappellini, riguardano i piccoli rimorchi che non superano i 45 quintali, che servono da bagagliai negli autobus e autopullman e che non hanno la caratteristica di quei carri pesanti a cui ella si sta riferendo e che raggiungono perfino i 360 quintali.

Comunque è una questione di carattere sociale, su cui tutti si può essere d'accordo ma che dovrà essere risolta, se del caso, in sede sindacale. In quella sede si tenga conto dei servizi onerosi e si diano prescrizioni affinché l'utilizzazione degli uomini non diventi sfruttamento. Credo però che il fatto che tecnicamente un pullman porti a rimorchio un piccolo veicolo a un asse o a due assi, non possa incidere in questa considerazione.

TARTUFOLI. Sono contrario alla proposta del senatore Cappellini. Sono d'accordo — e la legge già lo prevede — che per gli autotreni vi debbano essere due conducenti, e ciò per ovvie considerazioni, sia a causa della lunghezza del mezzo, sia per l'entità del carico; il pretendere il doppio conducente nei confronti degli autopullman, a cui si aggiunge un piccolo rimorchio che non potrebbe andare al di là dei 45 quintali, significherebbe creare un nuovo sviluppo di oneri e di tariffe che renderà ancor più difficile la situazione dei trasporti. Noi dobbiamo cercar di vitalizzare i trasporti e non deprimerli attraverso oneri che diverrebbero sensibilissimi. Non dimentichiamo che il costo del personale è quello che maggiormente incide nell'esercizio dei trasporti; raddoppiarlo vorrebbe dire rendere questo esercizio onerosissimo. Nè d'altra parte va dimenticato che ci sono provincie che per i loro collegamenti operano al cento per cento attraverso le linee di autobus, come è, ad esempio, per la mia provincia di Ascoli Piceno.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)17^a SEDUTA (1° luglio 1954)

Il maggior onere d'esercizio significherebbe aumento di tariffe e quindi si tradurrebbe in definitiva in un maggior disagio per gli utenti. Sono pertanto contrario all'emendamento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo per le considerazioni svolte dal Presidente e dal senatore Tartufo, non può accettare l'emendamento proposto dal senatore Cappellini.

CAPPELLINI. Modifico come segue il mio emendamento:

« Sostituire nella lettera a) alle parole: " 45 quintali " le altre " 30 quintali " e alle parole: " i quintali 25 " le altre " i quintali 15 "; nella lettera b) alle parole: " 30 quintali " le altre " 20 quintali "; nel comma seguente alle parole: " metri 14 " le altre " metri 10 " ».

PRESIDENTE. Faccio notare che i numeri indicati dal disegno di legge sono fissati secondo le statistiche e sui tipi esistenti. Sono numeri ormai sanzionati da una pratica nazionale e internazionale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non può accettare nemmeno questo secondo emendamento.

Osservo che, per quanto riguarda il limite di 45 quintali, non c'è ragione di preoccupazione, perchè nel disegno di legge si pone una condizione precisa e che cioè per tale rimorchio l'autotreno sia munito di freno continuo automatico. Ora, la guida dei due conducenti è imposta tutte le volte che per la mole dell'autoveicolo e per il suo peso sia necessaria una maggiore garanzia per le persone, per le merci e per i terzi. Ma quando si tratta di autoveicoli di peso così modesto, i quali sono assicurati da un freno continuo automatico la sicurezza delle cose e delle persone è raggiunta e quindi la modifica proposta dal senatore Cappellini non è necessaria.

Una ultima considerazione si può aggiungere. In genere questi autoveicoli di modesta portata sono gestiti a sistema artigianale da piccoli proprietari che fanno anche da conducenti. Se noi dovessimo obbligarli a gestire

gli automezzi con doppia guida, pregiudicherebbero la loro attività.

PRESIDENTE. In ordine al problema sollevato dal senatore Cappellini si vengono a determinare due ordini di considerazione: uno di carattere sindacale per quanto riguarda la necessità di evitare lo sfruttamento e uno di carattere tecnico per quanto riguarda i limiti. Io non mi sentirei, senza prima svolgere una indagine approfondita, di poter affermare se il senatore Cappellini abbia o no ragione nel chiedere la riduzione dei limiti. D'altra parte lo stesso senatore Cappellini non è — mi pare — in grado di documentare la propria richiesta se non in modo generico.

Propongo perciò di rinviare alla prossima seduta l'ulteriore esame del presente articolo, invitando l'onorevole Sottosegretario ad assumere informazioni e dati più precisi presso gli uffici competenti, in modo che noi possiamo giudicare sulla questione con perfetta cognizione di causa.

CAPPELLINI. Accetto la proposta di rinvio.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni il seguito della discussione dell'articolo 5 è rinviato alla prossima seduta.

Passiamo agli articoli successivi.

Art. 6.

Il primo, terzo e quarto comma dell'articolo 60 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, sono sostituiti dai seguenti:

« Tutti gli autoveicoli ed i velocipedi con motore ausiliario devono essere forniti di un dispositivo silenziatore tale che il livello del rumore emesso dal motore a regime di potenza massima, rilevato a 7 metri di distanza, non superi il valore di 85 nella scala dei *phon*, determinato secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti.

I tipi di dispositivi silenziatori dei motori degli autoveicoli e dei motori ausiliari per velocipedi devono essere approvati dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della mo-

torizzazione civile — in relazione agli autoveicoli o ai motori ausiliari ai quali sono destinati, tenendo conto dell'influenza che la loro applicazione ha sulle prestazioni dei motori ».

I regi decreti-legge 10 aprile 1935, n. 695, e 27 dicembre 1935, n. 2566, sono abrogati.

BUIZZA. Propongo l'inversione fra gli articoli 5 e 6 per ragioni di euritmia, in quanto l'articolo 6 modifica l'articolo 60 del Codice della strada, mentre l'articolo 5 ne modifica l'articolo 63.

PRESIDENTE. Della sua proposta si terrà conto in sede di coordinamento.

Nessun altro chiedendo di parlare metto in votazione l'articolo 6. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 7.

Dopo il numero 4) del primo comma dell'articolo 81 delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvate con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è aggiunto quanto segue:

« 5) quando l'autoveicolo o il rimorchio destinato al trasporto di cose o al trasporto di persone e cose circoli con un carico superiore alla portata utile (o a quella potenziale) indicata nella licenza di circolazione.

La licenza di circolazione è ritirata per un periodo da uno a tre mesi ».

(È approvato).

Art. 8.

Per gli autoveicoli e per i rimorchi, esclusi gli autoveicoli articolati e gli autoveicoli snodati, sono ammesse le norme preesistenti alla presente legge, qualora vengano immatricolati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

Rimane pertanto inteso che nella prossima seduta riprenderemo la discussione dell'articolo 5.

La seduta termina alle ore 19,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.