

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1958

(3^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Concessione di un contributo di lire 600 milioni per la costruzione, in Milano, di un nuovo ospedale dell'Istituto nazionale per lo studio e la cura dei tumori » (228) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 29
RESTAGNO, <i>relatore</i>	29

Sull'ordine dei lavori:

PRESIDENTE	17, 23, 25, 28
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	21, 23, 24, 25, 26
CERVELLATI	28
CROLLALANZA	18, 20, 26
DE LUCA	23, 24, 25
GENCO	18
GOMBI	25
JERVOLINO	19, 24 27
SACCHETTI	19, 25, 26
TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	19, 20, 23, 24, 25, 28

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Jervolino, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Savio.

Intervengono i Ministri dei lavori pubblici Togni e dei trasporti Angelini.

AMIGONI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. In relazione al desiderio espresso unanimemente dalla Commissione nella precedente seduta, prima di iniziare la discussione dei disegni di legge

all'ordine del giorno, pregherei il Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, e il Ministro dei trasporti, onorevole Angelini, di volerci informare e di renderci edotti su quali sono stati i criteri generali e le direttive che hanno ispirato e reso concreto il nuovo Codice della strada.

In tal modo anche noi, che dobbiamo occuparci della materia attinente ai lavori pubblici ed ai trasporti, potremo conoscere i criteri che hanno ispirato un lungo e faticoso lavoro, come quello che ha portato alla compilazione del nuovo Codice, autorizzato da una legge delega, e potremo più serenamente giudicare e valutare certe considerazioni e certe perplessità che ognuno può avere nei riguardi delle innovazioni che sono state ad esso apportate.

Soprattutto vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto, come è anche stato rilevato nella seduta precedente, che ci troviamo di fronte ad una modificazione poderosa, notevole e anche pregevole, di una legislazione che era ormai divenuta vecchia. Evidentemente quando si costruisce un edificio nuovo, di fronte a quello preesistente, le differenze sono notevoli, e su queste ognuno è in grado di fare delle osservazioni; bisogna però adeguarsi alle nuove esigenze in modo rapido, senza eccessive scosse e perturbamenti, che sono da evitare o comunque da ridurre al minimo, specialmente nel periodo transitorio, di passaggio, cioè, dalla vigente legislazione a quella più vasta e complessa che andrà prossimamente in vigore.

CROLLANZA. Onorevole Presidente, desidererei osservare che, a mio parere, sembrerebbe opportuno che gli onorevoli Ministri, più che dare chiarimenti alla Commissione sui criteri generali ai quali è ispirato il nuovo Codice della strada — il quale indiscutibilmente nel complesso rappresenta un notevole miglioramento nei confronti del vecchio Codice — in relazione alla discussione che si è svolta qui, in Commissione, nella seduta precedente, e in relazione anche, diciamo pure, all'opinione pubblica, la quale ha rilevato e sottolineato alcuni dei maggiori inconvenienti che erano già stati prospettati ai Ministri competenti tan-

to dalla Commissione parlamentare a suo tempo nominata e convocata dal Ministro, quanto dagli organi tecnici o dagli enti specializzati in materia stradale e di motorizzazione, riterrei più opportuno, dicevo, che gli onorevoli Ministri chiarissero come ma, nonostante gli affidamenti dati in Commissione — Commissione, ripeto, che pure ha apprezzato nel suo complesso l'opera veramente meritoria svolta dai Ministri stessi per migliorare il vecchio Codice — non abbiano ritenuto di prendere in considerazione quei dieci, quindici, venti inconvenienti o incongruenze maggiori che erano stati rilevati dalla Commissione. Per questi inconvenienti io ricordo benissimo che il ministro Togni aveva preso impegno di sottoporre al Consiglio dei Ministri le osservazioni sollevate dai componenti della Commissione, per essere eventualmente autorizzato dal Consiglio dei Ministri ad apportare delle modifiche.

A me sembra che i criteri generali noi già li conosciamo, anche perchè il ministro Togni, in una recente allocuzione alla televisione, ha avuto agio di largamente illustrare i criteri generali del nuovo Codice; ritengo pertanto superfluo che sia prospettata panoramicamente quella che ne è la impostazione.

A mio avviso, sarebbe invece utile che il ministro Togni e il ministro Angelini, essendo oggi a conoscenza delle maggiori critiche che si fanno in ordine ad alcuni aspetti del nuovo Codice della strada, ci chiarissero se non ritengano opportuno accogliere il voto espresso da alcuni organi, e anche ventilato in questo sede, di una opportuna proroga all'entrata in vigore della legge, per consentire un riesame di alcuni punti del Codice della strada e quindi se non ritengano opportuno apportare dei miglioramenti all'opera meritoria che è stata compiuta.

GENCO. Non desidero entrare nel merito della questione riguardante la proroga all'entrata in vigore della legge, ma devo rilevare che nella precedente seduta la Commissione, all'unanimità, aveva deciso di attendere la venuta dei Ministri e le chiarificazioni che essi avrebbero portate, per con-

cordare insieme le decisioni da prendere. Mi dolgo quindi che i colleghi di estrema sinistra abbiano presentato un disegno di legge per la proroga, dal momento che noi e loro, insieme, avevamo deciso di attendere; è questo il rilievo che desideravo fare.

SACCHETTI. Per quanto riguarda il rilievo formulato dal senatore Genco, è vero che nella seduta precedente si era concordato di invitare gli onorevoli Ministri a fornire precisazioni su alcune questioni; ma l'orientamento generale a me sembrava fosse quello di chiedere ai Ministri che cosa intendevano fare per alcune norme che ormai si erano dimostrate difficilmente applicabili o applicabili con notevoli contrasti, proprio in vista di una eventuale proroga.

La nostra iniziativa non è in contrasto con l'atteggiamento generale della Commissione. Desidero far presente che anche presso l'altro ramo del Parlamento sono state presentate iniziative di legge in proposito; e a noi è parso che, dato l'orientamento della nostra Commissione, potesse servire, o possa servire, questa iniziativa, a mantenere nella nostra Commissione la continuazione della discussione.

Nulla vieta che la conclusione a cui potremo pervenire possa essere quella di mettere di fronte ed esaminare tutte le iniziative insieme, oppure vedere come eventualmente si possa raggiungere un accordo diverso. Questo però, ripeto, non è in contrasto con la precedente iniziativa.

JERVOLINO. Mi associo alla protesta del senatore Genco.

Ricordo che nella precedente discussione fui proprio io che, interpretando la volontà dei presenti, feci delle proposte concrete; tutti aderirono alla decisione di attendere i chiarimenti che avrebbero forniti i due Ministri, prima di dare esecuzione a quanto io avevo proposto.

Naturalmente, tra le altre cose, si disse pure che nulla avremmo fatto finché i due Ministri non fossero venuti a riferire alla Commissione sull'argomento.

Se si fosse sia pure lontanamente accennato alla possibilità di presentare un dise-

gno di legge, di qualsiasi natura, avremmo avuto piacere anche noi di partecipare a tale iniziativa.

Per questo motivo e per il grave fatto che si è venuto meno a un impegno che i colleghi tutti avevano preso, mi associo alla protesta del collega Genco.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Io credo che ai membri di questa Commissione non sfuggirà la particolarità, diremo, l'eccezionalità o la singolarità — se meglio può rispondere questo termine — della situazione nella quale ci troviamo e in cui la Commissione stessa si trova.

In effetti la Commissione non è investita, nè potrebbe essere investita, della facoltà di discutere una legge che è già tale a tutti gli effetti, salvo che non ci sia una iniziativa di legge all'ordine del giorno, la quale iniziativa consenta di affrontare nuove proposte.

Pertanto questa riunione e le stesse comunicazioni che siamo qui per fare hanno carattere ufficioso più che ufficiale; è questa una riunione fatta per vedere, così come abbiamo interesse e intenzione di vedere, quali cose del Codice della strada possono essere migliorate e quali possono essere lasciate come sono, piuttosto che un incontro che si concluda in una formazione di volontà precisa sul piano, diremo, legislativo.

Per questo, scusate, devo naturalmente ignorare che vi siano iniziative parlamentari, come pure voglio ignorare il tono di certi comunicati, di certa stampa, la quale quasi vuole parlare di una sorta di processo che si dovrebbe celebrare qui stamane, a carico del collega Angelini e mio, e mi riferisco alla stampa di sinistra. L'« Unità » di oggi dice che noi siamo qui, sembra, per rispondere di chissà quali colpe.

Colpe non ne abbiamo: abbiamo la sola colpa di essere stati interpreti fedeli del mandato che il Parlamento ci aveva affidato!

Risparmio i preliminari; vorrei però che voi leggeste di nuovo — io lo faccio qualche volta quando mi trovo di fronte a delle critiche, le più insinuanti, diremo, e molte volte comprensibilmente provenienti da determinate parti o da determinati interessi

— vorrei, dicevo, che leggeste quella che è la delega che il Parlamento ha dato al Governo, delega che conclude un periodo di studi di dieci anni e una laboriosa discussione alla Camera. E se la discussione è stata rapida nel periodo conclusivo, è stata però lunga nell'anno e mezzo in cui il disegno di legge di delega stessa, presentato dal mio predecessore, onorevole Romita, è rimasto presso il Parlamento, in attesa di poter essere trasformato in legge.

La delega non la leggo, perchè voi l'avete certamente presente: parla di circolazione, di disciplina organica, eccetera.

Nella valutazione di alcune osservazioni mosse al nuovo Codice della strada — naturalmente ognuno ha il suo punto di vista — appare che tali osservazioni possono anche apparire fondate, ma se i colleghi rileggono attentamente questa delega, vedranno, tra l'altro, che c'è qualche punto di tali critiche che è in contrasto con la delega stessa.

Quando si dice che si dovrebbero aumentare o diminuire certi pesi e certe misure, lo si dice contro lo spirito e la lettera della delega, che stabilisce espressamente che noi dobbiamo recepire interamente il Codice di Ginevra, che voi conoscete, e che è stato interamente recepito nel Codice della strada.

Bisogna inoltre tener presente che sia l'Amministrazione dei lavori pubblici, sia l'Amministrazione dei trasporti, non hanno soltanto compilato il Codice in relazione ai propri punti di vista ed agli orientamenti delle proprie amministrazioni; essi hanno tenuto conto delle considerazioni di una serie di altri Ministeri (degli esteri, della difesa, dell'agricoltura, dell'industria), che hanno ciascuno presentato e ben decisamente difeso i punti di vista delle loro amministrazioni. Noi, naturalmente, abbiamo dovuto accogliere queste indicazioni e altrettanto si è dovuto fare per quanto riguarda il contributo dato dalla Commissione interparlamentare.

Il senatore Crollalanza ha detto che non abbiamo accolto tutti i suggerimenti e le modifiche che la stessa Commissione aveva suggerito.

Egli avrà però la bontà di ricordare che, nonostante che gli undici Ministri concer-

tanti già avessero dato il loro benestare condizionato ad una precisa formulazione del Codice della strada, tuttavia tali modifiche furono inserite e noi ottenemmo successivamente che i colleghi le accettassero.

CROLLALANZA. Ho fatto presente questo nella riunione precedente.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A tutto ciò si aggiunge una correzione dovuta alle esigenze del Ministero della giustizia.

Si dice fra l'altro che vi sono norme che sarebbero in contrasto con il diritto positivo, nel senso che il giudice sarebbe in qualche modo il sacrificato, nelle sue attribuzioni, mentre il potere amministrativo sarebbe in qualche modo esaltato o avrebbe un potere eccezionale, arbitrario e così via.

Tutto questo, evidentemente, nella lunga formulazione, nell'approvazione e nella discussione del Codice, nella sua ultima revisione e approvazione, non è parso esistere ai magistrati del Ministero della giustizia i quali, in numero di tre — se non sbaglio un Procuratore di Cassazione ed altri due giudici, di cui non ricordo i gradi, ma sono a vostra disposizione per ulteriori chiarimenti — con la presenza anche del Capo di Gabinetto e di un direttore generale del Ministero della giustizia, non hanno trovato alcunchè da eccepire su questa parte.

Il nuovo Codice è la risultante di una serie di interventi, partecipazioni e punti di vista, che hanno dovuto essere accolti e conciliati tra di loro.

Ringrazio il senatore Crollalanza per le parole che ha voluto dire, ma, escludendo oggi di fare una discussione minuziosa e particolareggiata, mi sia permesso rilevare — non tanto per nostra posizione personale nè per nostra soddisfazione, quanto a nostro conforto di fronte ad altre critiche ingiuste, ben determinate, di ben precisa provenienza, che è evidente che vi sono, come in tutti i casi del genere, quando una legislazione nuova viene a interferire in una lunga consuetudine di situazioni e fatti — che vi sono

situazioni di limitazioni di interessi e di libertà che hanno portato, in alcuni casi, a determinate reazioni.

Però era ovvio che noi dovevamo soprattutto tenere in considerazione non tanto gli interessi dei fabbricanti di rimorchi o dei fabbricanti di motrici o di motociclette, interessi rispettabilissimi senz'altro, quanto l'interesse dello circolazione e del traffico.

Per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici dovevamo darci carico, e ce lo siamo dati, in coscienza, di migliorare la circolazione, di garantire la libertà delle strade, di ridurre al minimo gli incidenti; soprattutto questo io credo sia l'interesse e il fine di questo Codice.

Il Ministero dei trasporti, d'altra parte, si è dato carico, naturalmente, e lo dirà il mio collega, di non porre ostacoli al normale sviluppo della motorizzazione, la quale però non deve essere espressione della anarchia e dell'indifferenza nei confronti della vita umana dinanzi alle esigenze del traffico e del patrimonio stradale, ma deve essere l'espressione civile e ordinata di un progresso meccanico e automobilistico.

Il Codice è quello che è e credo e ritengo che non sia nelle intenzioni della Commissione discutere sull'una o sull'altra disposizione.

Noi siamo convinti di aver fatto quanto era nelle nostre possibilità per rendere il Codice stesso, dopo una lunga anarchia nel traffico e nella circolazione, il più adeguato alle esigenze attuali. Ciò non toglie che su qualche punto — nessuno di noi è infallibile — si possa ritornare, tenendo presenti, però, non quelle che sono le esigenze di un determinato settore, ma le esigenze generali. Ritengo, pertanto, che, senza sovvertire le linee fondamentali del provvedimento e senza ricorrere ad impostazioni di ovvia natura puramente politica, alla luce di particolari esperienze si possa giungere al miglioramento di alcune disposizioni.

Il Governo stesso si è preoccupato di raccogliere le critiche costruttive che sono state mosse dalla stampa quotidiana e specializzata. Ci rendiamo conto, torno a ripeterlo, che le modifiche apportate al Codice lo rendono quasi nuovo sotto molteplici aspet-

ti. Quindi anche le innovazioni sono suscettibili di aggiornamento. Sia di conforto l'aprendere che tutti i suggerimenti saranno tenuti in considerazione, perchè reputo nostro dovere farci parte diligente nei riguardi dei suggerimenti dei colleghi del Parlamento, le cui critiche e le cui indicazioni sono sempre benvenute quando sono rivolte all'interesse generale.

Tali suggerimenti non mancheranno di formare oggetto di materia della quale terremo la dovuta considerazione per giungere al riesame ed al proponimento di eventuali modifiche di quelle parti del nuovo Codice non troppo chiare, o troppo « pesanti », oppure inapplicabili. Il Codice attualmente in vigore è vecchio di 33 anni ed anche all'epoca della sua presentazione non mancarono proposte che attenuavano, modificavano o prorogavano l'attuazione di certe disposizioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*.
Si tratta, in sostanza, di vedere se il provvedimento, che dovrà quanto prima entrare in vigore, sia opportuno, sia tempestivo o intempestivo e quale sarà l'atteggiamento del Governo al riguardo. In linea politica è evidente che si dovrà esaminare se il Governo si è attenuto a quanto disposto dalla legge delega. Noi possiamo dire che ci siamo sforzati di restare nei limiti fissati dalla delega. Sul nuovo Codice della strada, naturalmente, non sono mancate le osservazioni e, fra le altre, anche quelle di insigni giuristi. Primo fra tutti i rilievi, quello relativo al ritiro della patente di guida per colui che abbia riportato una condanna non inferiore a tre mesi per infrazione alle norme sulla circolazione.

Si è sostenuto che con tale atto si trasferisce il potere giudiziario alle Prefetture. Non è esatto. Il Prefetto è una autorità amministrativa, che, sul piano amministrativo, trae determinate conseguenze da una sentenza. Allorchè un elemento viene giudicato pericoloso per la incolumità pubblica, è doveroso ricorrere all'estremo provvedimento del ritiro della patente di guida. In casi consimili si agisce analogamente anche in altri Paesi. E non è da pensare che il provvedi-

mento possa essere ritenuto esagerato, se si considera che la media delle vittime per incidenti stradali raggiunge cifre veramente imponenti. Di fronte ad una tale situazione, credetemi, c'è veramente da riflettere. Quando mandiamo un figliolo a scuola, non possiamo fare a meno di pensare ai pericoli ai quali egli va incontro per l'indisciplina degli automobilisti, e restiamo preoccupati sino a quando egli non torna a casa. Ora, porre un freno a coloro che, sordi ad ogni richiamo, si dimostrano pericolosi per sè e per gli altri, palesemente e continuamente indisciplinati, rappresenta per noi un dovere.

Altre critiche sono state mosse circa la durata delle pene per i reati attinenti alla circolazione e non si è mancato di accusarci di avere ecceduto. No. La legge delega ci ha consentito di prevedere nuovi reati e nuove sanzioni che non superassero la pena detentiva di un anno. Abbiamo rispettato tale impegno. Non ha mancato di manifestarsi anche l'insofferenza di alcuni settori, nel tentativo, forse, di ritornare alla eccessiva libertà di cui godevano. È umano che si verificino delle reazioni, ma ad esse il Governo resisterà, alla luce di quello che è lo spirito che ha informato la preparazione del nuovo Codice. Per quanto riguarda le osservazioni mosse dai costruttori, posso rispondere che il nuovo Codice è stato preparato in armonia con la Convenzione di Ginevra. Ci si è premurati di interpellare anche il nostro Ministero degli esteri. La Convenzione di Ginevra, è risaputo, è riconosciuta da tutti i Paesi europei. Solo la Germania non vi ha aderito, tanto è vero che, mentre noi rispettiamo la larghezza massima di metri 2,50, i tedeschi avrebbero intenzione di ridurre tale lunghezza a m. 2,40 se non addirittura a m. 2.

Nell'ultima Conferenza internazionale sul traffico intervenni presso il collega tedesco Simon, onde far sospendere l'entrata in vigore di un provvedimento che avrebbe impedito ai nostri autotreni di entrare in Germania, con quale danno per le importazioni e le esportazioni è facile immaginare. Anche per la questione degli 80 quintali sull'asse più caricato, mi risulta che gli svizzeri hanno sopresseduto ad un provvedimento modifi-

cativo di tale limite. Ritengo che la migliore soluzione del problema si raggiungerebbe se tutti i Paesi aderenti al Mercato comune uniformassero le proprie norme sulla circolazione stradale, relativamente alle caratteristiche degli autoveicoli.

Nella conferenza dei Ministri dei trasporti di Londra, riunitasi per il trasferimento della presidenza al collega inglese, ho proposto ed ottenuto che, nell'ambito della conferenza stessa, venisse creato un gruppo ristretto dei ministri della Comunità europea per studiare, d'accordo anche con Schlaus e Hallstein, i problemi comuni della circolazione stradale. Come avete potuto notare, da parte nostra il desiderio di migliorare la situazione c'è stato. Le categorie interessate come hanno risposto? gridando dopo, quando, invece, avrebbero dovuto farlo prima.

Anche in occasione della visita all'ultimo Salone dell'automobile di Torino, ebbi occasione quando si parla del nuovo Codice della strada; ma degli interessati, alla mia porta, non ha bussato alcuno. Lo stesso Ministero dell'industria non ha presentato proposte di variazioni nè i costruttori, che sono i maggiori interessati, ufficialmente hanno preso posizione.

Se ci saranno iniziative parlamentari, vorrei pregare gli onorevoli colleghi di contenere le proposte di modifica, senza cercare di riformare del tutto il nuovo Codice. Voglio solo augurarmi che, con il nuovo Codice, si arrivi a quello che tutti noi desideriamo: una vera disciplina stradale.

C'è stata la resistenza dei costruttori di veicoli, quella dei motociclisti per la patente. Ora la stessa Federazione dei motociclisti si è convinta; è stato necessario impedire la circolazione in motocicletta ai ragazzi di 12 e 13 anni. A Roma solamente si conta un buon numero di incidenti motociclistici al giorno.

Sia pure con tutte le consentite norme facilitative, era indispensabile disciplinare questo settore.

Naturalmente, — non è per mettere le mani avanti, ma perchè abbiamo il massimo rispetto dell'attività parlamentare — noi non rifiuteremo di ascoltare i rilievi che

potranno essere fatti o di considerare le modifiche che potranno venir suggerite per eliminare eventuali errori.

Debbo dire a questo proposito che si era già tentato di rivedere alcune posizioni; ad esempio quella relativa al peso per asse. Purtroppo non siamo arrivati in tempo.

Non escludo quindi che — con la nostra buona volontà — si possano rivedere alcune norme, ma se si dovesse sfociare in una revisione totale, poichè il nuovo codice innova sostanzialmente le norme finora in vigore, noi ci troveremmo nella condizione di dover assumere una posizione di notevole resistenza.

Si enterebbe allora nel campo politico. Cioè, vogliamo o non vogliamo che in Italia venga applicata questa nuova disciplina? Questo è il nostro punto di vista.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi permetto di aggiungere che sono in corso di compilazione le norme di attuazione che completano in forma definitiva questo Codice. Poichè credo che tra pochi giorni tale compilazione possa essere ultimata, pregherei i membri di questa Commissione di voler prendere visione anche di quelle norme e di dare un giudizio su alcuni aspetti che potrebbero essere eventualmente corretti.

PRESIDENTE. Prima che la discussione proceda, desidero riassumere nei punti essenziali gli indirizzi espressi finora dal Governo.

Essi sono. Primo: integrare il Codice con il regolamento che è già in elaborazione e che in ogni modo dovrà essere reso noto prima dell'entrata in vigore della legge.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Naturalmente nei limiti del possibile. Il regolamento non può modificare il Codice; però, in sede di esecuzione, vi sono delle possibilità di adattamento e di interpretazione della norma. Tra qualche giorno il regolamento sarà pronto; sarebbe bene, come ha detto il ministro Togni, che esso venisse attentamente esaminato.

PRESIDENTE. Il secondo punto riguarda il proposito da parte del Governo, di apportare alcune varianti che erano già state ritenute necessarie, ma che non è stato possibile introdurre nel testo del nuovo Codice in tempo utile.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. In definitiva, non escludiamo che l'iniziativa sia presa da noi.

PRESIDENTE. Il terzo punto riguarda la valutazione della durata del regime transitorio previsto nella legge e che, alla stregua dell'esperienza, potrebbe manifestarsi, in alcuni casi di radicali innovazioni, troppo breve.

Mi sembra che siano questi gli argomenti svolti dagli onorevoli Ministri davanti alla nostra Commissione.

DE LUCA. Le mie osservazioni sono di carattere generale.

Da buon meridionale, e calabrese, debbo dire con tutta sincerità che le dichiarazioni fatte, — soprattutto quelle del Ministro Togni, perchè il Ministro Angelini ha detto qualcosa di più — non mi convincono; in termine meridionale dovrei dire: « non quagliano ». Qui si è fatta una questione di delega. Ora, io non voglio entrare nel merito per vedere, evidentemente, se lo spirito e la lettera della delega siano stati rispettati; ma accetto come oro colato l'affermazione che si è operato nello spirito e nella lettera della delega. Debbo però rilevare che questa delega non è stata data il secolo scorso, bensì pochi mesi or sono: cioè è una delega che deve consigliare naturalmente il potere esecutivo ad operare sempre in stretta adesione all'evolversi delle situazioni. Quando si parla di Codice della strada non dobbiamo dimenticare che oggi il mondo va avanti con una sua particolare dinamica; e non possiamo pretendere che ad un dato momento un Codice debba arginare o pretendere di arginare questa dinamica, che esiste.

Ora non vi è dubbio che l'attuale Codice della strada ha generato delle perplessità e delle deplorazioni un po' in tutti i settori, ma soprattutto nei settori tecnici, sia del

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)3^a SEDUTA (3 dicembre 1958)

Ministero dei lavori pubblici, sia di quello dei trasporti. Va bene che si è agito con fretta, sebbene di questa fretta non ce ne fosse neanche bisogno, ma io penso che molte volte, anche con la fretta, si può agire bene, quando si sfruttano al massimo gli uffici tecnici di cui si dispone. Abbiamo, per esempio, i compartimenti A.N.A.S. È stata fatta una riunione dei dirigenti dell'A.N.A.S.; ed io credo che questi dirigenti avrebbero potuto dare un contributo molto serio nell'ambito e nello spirito di quella famosa legge delega a cui si è accennato. Abbiamo i compartimenti della motorizzazione civile, che sono quelli che vivono a contatto con tutto ciò che è la dinamica del traffico nelle varie regioni, mano a mano che si sviluppa. Io ho parlato con una quantità di ispettori della motorizzazione civile, alcuni dei quali sono rimasti addirittura trascolati.

Quindi, non è che lo Stato, il potere esecutivo, non disponga di questi uffici che sono tecnicamente attrezzati. Il guaio è — ed io l'ho lamentato altre volte — che di questi uffici tecnicamente attrezzatissimi noi non ce ne serviamo. Essi sono diventati, praticamente, uffici passacarte.

Io sono convinto che se i due dicasteri avessero sfruttato al massimo questi uffici, naturalmente molti errori non sarebbero venuti fuori, come sono venuti fuori in questo Codice della strada.

Ora, il Ministro Angelini dice: non per mettere le mani avanti, ma noi resisteremo a qualsiasi attacco.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi permetto di obiettare che non ho detto questo. Ho detto che, se si tratterà di correggere qualche errore, noi non ci opporremo, tanto più che, come ho già detto, qualcosa si era già tentato di fare; ma se si tratta di aderire al concetto di riaprire la discussione sulla maggior parte degli articoli, che noi riteniamo siano aderenti allo spirito della delega e che sia giusto non modificare, su questo punto dovremmo necessariamente opporre la nostra resistenza.

DE LUCA. Siamo d'accordo che l'onorevole Ministro ha detto precisamente questo, ma dobbiamo intenderci anche su tale punto. Se si tratta di rivedere, ciò che è buono deve rimanere e ciò che non è buono deve essere modificato. Non è questione di misura!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Io ho detto questo: l'iniziativa parlamentare è libera di fare quello che vuole; può anche presentare un disegno di legge in 146 articoli per modificare i 146 articoli del Codice: nessuno lo impedisce. Ma poichè noi siamo stati chiamati qui ad esprimere il nostro pensiero, a questo ci siamo attenuti, concludendo che, se vi è qualcosa da rivedere e questo qualcosa si limita obiettivamente e ragionevolmente a delle modifiche che possano essere attuate, noi non rifiuteremo la nostra collaborazione. Se si dovesse invece, andare al di là di quello che noi riteniamo opportuno rivedere, allora noi dovremmo resistere. Rispettiamo l'iniziativa parlamentare, ma abbiamo anche fondate ragioni da far valere!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Poichè l'interruzione è stata vasta, mi permetto di renderla ancora più vasta.

Fino ad ora, almeno da quanto ci risulta dalle critiche e dalle opposizioni, noi non abbiamo ancora un elemento preciso con il quale ci si dica: voi dovete modificare in questa misura, da così a così! o dovete spostare questo termine da così a così!

Riferendomi dunque a quello che fino ad ora è stato detto qui dentro e a quello che è stato scritto e proposto, debbo essere d'accordo con il collega Angelini; cioè che noi siamo qui per rivedere ciò che è rivedibile. Ma se ci dite che il Codice deve essere sospeso per una non ben intesa esigenza di revisione è evidente che non potremo mai trovare una base sulla quale ragionevolmente discutere.

JERVOLINO. Io dicevo proprio questo della precedente seduta!

G O M B I. È stato per deferenza verso i Ministri che nella passata riunione non si è proceduto alla composizione di una Sottocommissione la quale elaborasse in modo preciso queste proposte; e fu il nostro Presidente ad invitarci a sentire prima gli orientamenti generali dei Ministri interessati, dopodichè noi avremmo formulato le nostre proposte in modo definitivo.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Si può discutere sul piano specifico gli eventuali suggerimenti che possono migliorare effettivamente il nuovo Codice, suggerimenti dei quali noi ci siamo dati carico e ci daremo sempre carico. Non vogliamo certamente che il Codice porti degli errori o delle disposizioni che non sono adeguate a quelle che sono le esigenze moderne, cui il senatore De Luca faceva riferimento, ma che sono per altro quelle di far sì che la massa degli automezzi che circola nelle nostre strade non rappresenti il caos in rapporto a come e a quali sono le strade, ma consenta invece una circolazione regolare e normale.

D E L U C A. E come dovrebbero anche essere le strade nel 1958!

Poc'anzi io dicevo che dobbiamo vedere quello che c'è di buono e quello che non c'è di buono in questo Codice. Ora vorrei aggiungere una richiesta, che è stata d'altra parte già formulata nella precedente riunione, quella cioè di concordare con i Ministri interessati e nell'ambito della nostra Commissione, un rinvio dell'entrata in funzione di questo Codice. Questo ci permetterebbe di rivedere insieme, senza per altro scatenare una iniziativa parlamentare, i problemi che ci interessano.

A N G E L I N I, *Ministro dei trasporti*. È già stata presentata alla Camera una proposta di legge in questo senso e mi sembra che non sia il caso, da parte nostra, discutere ora di una proroga.

Si tratta, in questa sede, di precisare qual'è il nostro pensiero, in modo che chi vuole presentare un disegno di legge lo conosca. Il nostro pensiero, in sostanza, è questo: il

Codice, nella sua struttura generale, nelle sue norme, per la massima parte risponde alle esigenze della circolazione. Inoltre, tra qualche giorno verrà presentato il regolamento e noi riterremo opportuno che una iniziativa parlamentare fosse presa dopo un esame delle norme di questo regolamento. Pertanto non escludiamo che noi stessi si possa prendere qualche iniziativa, anzi riteniamo di doverla forse prendere, nell'intento comune di toccare quei punti laddove effettivamente il buon senso, l'ulteriore indagine, le ulteriori istanze, gli ulteriori accertamenti, hanno dimostrato e dimostrano che c'è qualcosa da fare.

D'altra parte, nessuno può presumere che l'opera dell'uomo sia perfetta e credo non sia nelle vostre intenzioni attribuirci questa prerogativa. Noi ci sforziamo soltanto di fare una cosa ben fatta, e ci siamo finora adoperati per fare ciò che è stato possibile. Pertanto, la collaborazione che ci può venire richiesta noi l'accorderemo, non già per sovvertire ciò che è stato fatto, ma per rivedere, laddove il buonsenso, l'indagine e l'esperienza ci suggerisce di farlo, nell'interesse del nostro Paese, alcune disposizioni.

P R E S I D E N T E. Come è già stato suggerito, sarà pertanto opportuno esaminare il regolamento allorchè verrà pubblicato, per vedere innanzitutto quali sono i punti che esso chiarisce. Verranno poi le proposte, che potranno essere di iniziativa governativa o parlamentare, per alcune varianti particolari e urgenti le quali, per quanto ha detto il Ministro, potranno essere ritenute necessarie; e le proroghe dei termini per il passaggio integrale di alcune norme innovatrici, specialmente di esercizio del traffico e di costruzione degli autoveicoli, dall'esistente regime a quello nuovo.

Credo siano questi i punti essenziali, enunciati dal Governo, che noi dobbiamo tenere presenti come direttiva di massima.

S A C C H E T T I. Dalle dichiarazioni dei ministri Togni ed Angelini e da quelle dei colleghi che mi hanno preceduto, è emersa evidente la necessità, nonostante gli sforzi compiuti e la buona volontà dimostrata da

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)3^a SEDUTA (3 dicembre 1958)

tutti, scartando le proteste delle parti legate a particolari interessi, di un riesame di alcune situazioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho detto che non escludo tale possibilità.

SACCHETTI. Potremmo, anche noi, farci carico di presentare un disegno di legge. Indipendentemente da questo punto, non in discussione, si arriva alla constatazione che, esaminata bene la nuova regolamentazione, alcune situazioni debbono essere rivedute e corrette. Rammento che già nella precedente discussione si era pervenuti a questa conclusione. Ora, aggiungiamo che anche i ministri Togni e Angelini ritengono che tali modifiche siano necessarie. Ma quali potrebbero essere le proposte da avanzare? Noi, come 7^a Commissione, possiamo esaminare alcune delle proposte già fatte e relative ad alcuni punti già dibattuti. Qualora fra i commissari non si raggiunga un accordo potranno essere usate altre misure. Concordo con la proposta avanzata dal senatore Jervolino di un riesame delle singole situazioni, senza peraltro modificare le linee fondamentali del provvedimento.

CROLLALANZA. Ho dato atto ai Ministri competenti che il Codice attuale della strada segna un notevole miglioramento rispetto al vecchio Codice. Devo dare anche atto al ministro Togni di una dichiarazione che ha fatto, cioè che per quanto riguarda alcuni aspetti del nuovo Codice che hanno formato oggetto di richieste e che continuano a formare oggetto di critiche, i Ministri competenti, su richiesta della Commissione parlamentare della quale mi onoro far parte, hanno finito con accedere a tali richieste. Devo anche aggiungere che all'atto della compilazione del nuovo Codice della strada, si sono dovute superare non poche difficoltà da parte della apposita Commissione interministeriale, poichè ai Ministri competenti arrivavano prevalentemente non le richieste degli utenti della strada, ma quelle di particolari categorie: costruttori, autotrasportatori eccetera; ed allora i

problemi sono stati visti — ed è logico che fosse così — su un piano astratto, non aderente alla realtà nel suo complesso, ma ad alcuni specifici problemi. Quando i ministri Togni ed Angelini, uscendo dal campo astratto della valutazione o dal campo delle richieste dei singoli interessati, si sono resi conto del vasto problema di chi usufruisce della strada e della circolazione, con molta sensibilità hanno compreso che qualcosa poteva essere migliorato nella stesura del nuovo Codice. Ed il ministro Togni ha giustamente affermato che « si potrebbe eventualmente anche giungere ad un miglioramento del Codice in quanto l'esperienza ci può suggerire alcune modifiche o in quanto la portata degli inconvenienti, non eccessivamente accessibile a tavolino, appare più evidente ».

In conclusione questa sensibilità ha portato i ministri Togni ed Angelini a farci sapere che apprezzano la collaborazione del Parlamento, intesa a migliorare un Codice che già di per se stesso è ben fatto. Noi, interpreti un poco dell'opinione pubblica ed un poco delle critiche alle volte giustificate, più spesso ingiustificate, che sono state fatte al Codice della strada, abbiamo avuto questa preoccupazione e nella seduta precedente ci siamo posti il quesito, e siamo giunti a domandarci se fosse opportuno o meno sottoporre ai Ministri competenti queste nostre osservazioni. Il collega Jervolino propose nella seduta precedente che si procedesse alla nomina di una Commissione ristretta, espressione della 7^a Commissione, che raccogliesse i suggerimenti da prospettare agli onorevoli Ministri. In quella circostanza altri colleghi ed io facemmo presente al collega Jervolino che, in primo luogo per riguardo ai Ministri ed in secondo luogo, perchè era opportuno sapere se i Ministri interessati gradivano l'idea di una specifica collaborazione, era opportuno attendere. Allo stato attuale, dato che i ministri Togni ed Angelini riconoscono che effettivamente alcune migliorie possono essere apportate al nuovo Codice, non resta che iniziare questa nostra collaborazione.

Uno dei punti di maggior contrasto è quello rappresentato dalle eccessive penalità

previste nel nuovo Codice della strada. Stando le cose in questi termini, cosa si può fare? È stato suggerito di aderire alla proposta avanzata dal senatore Jervolino: la formazione di una sottocommissione che si incaricherà di raccogliere e di portare quei suggerimenti che saranno stati formulati e che potranno recare un effettivo miglioramento di questo o di quel punto del nuovo Codice. Nel frattempo anche le iniziative parlamentari al riguardo potranno compiere il loro *iter*. È evidente che per queste non sarà certo il Governo a sollecitarne lo sviluppo; d'altra parte sarebbero destinate ad essere esaminate dopo l'entrata in vigore del nuovo Codice della circolazione.

Noi vogliamo senz'altro fare qualcosa che migliori il Codice nelle disposizioni che hanno formato oggetto di particolari critiche: ma la Commissione ritiene sul serio che nel volgere di meno di due mesi, perchè il nuovo Codice entrerà in vigore il 29 gennaio 1959, si possa avere il tempo, non dico di sottoporre le proposte ai Ministri competenti, ma di giungere all'approvazione di un decreto modificativo di alcune norme, tenuto conto che vi è di mezzo anche il periodo delle vacanze natalizie?

Le proposte accettate dai Ministri competenti formeranno oggetto di un disegno di legge che fra tre-quattro mesi potrà essere approvato dalla Camera; è evidente che il 29 gennaio, con l'entrata in vigore del nuovo Codice della strada, succederà un piccolo terremoto. Non intendo riferirmi agli aspetti tecnici del nuovo Codice che è in gran parte aderente allo spirito della Convenzione di Ginevra, ma alle conseguenze che dall'applicazione del Codice stesso deriveranno agli utenti della strada.

Dal 30 gennaio certamente i vigili della strada legittimamente cercheranno di far rispettare il nuovo Codice. E vi sono delle norme che non so fino a che punto potranno essere rispettate. Ora, non per entrare nel merito, ma soltanto per esemplificare, vi è la norma che stabilisce in 40 metri la distanza fra due auto fuori dei centri abitati. Se circoscriviamo questa norma nel raggio d'azione della rete stradale laziale e la immaginiamo applicata in una domenica nel tratto da Ci-

vitavecchia a Roma, da Anzio a Roma, dai Castelli romani a Roma, dobbiamo convenire che bisognerebbe moltiplicare per 8 la lunghezza complessiva delle strade, per consentire alla circolazione di svilupparsi. Oggi, in alcune ore della domenica o del sabato, le macchine vanno in una lunga teoria, a pochi metri l'una dall'altra, a passo direi quasi d'uomo, e solo a questo modo riescono a rientrare a destinazione o a raggiungere le varie zone che sono la meta di svago, la domenica, degli utenti della strada.

Ho dovuto portare questo esempio per dimostrare che sarebbe veramente apprezzabile che, non per iniziativa parlamentare, ma per iniziativa del Governo, si ottenesse una proroga, magari di soli due mesi, dell'entrata in vigore del Codice della strada. Noi avremmo così tutto il tempo di svolgere una egregia opera di collaborazione, non intesa come critica od opposizione all'attività del Governo, ma intesa a fare in modo che il nuovo Codice sia veramente rispondente alle esigenze di una circolazione adeguata ai tempi moderni e anche alle particolari condizioni in cui purtroppo oggi si trova la rete stradale, la quale è quella che è. Il Codice dovrà pertanto tener conto che tale circolazione avvenga in modo da aderire alle difficoltà stesse che la rete stradale presenta fino a che non sarà modificata e messa in condizioni di consentire un normale svolgimento del traffico.

Pertanto, aderendo a quella che è stata la proposta originaria Jervolino e che è stata ricalcata ed accettata anche dai colleghi dell'altra parte, io domando agli onorevoli Ministri, proprio con senso di leale collaborazione, se non ritengano di prendere essi stessi l'iniziativa per una breve proroga all'entrata in vigore del Codice della strada, che consentirebbe di migliorare il Codice stesso in quelle poche parti che sono meritevoli di miglioramento.

J E R V O L I N O . Desidero solo fare una precisazione, anche perchè è stata pronunciata un'affermazione, che mi pare non risponda del tutto a quello che io dissi.

Sono lieto che le dichiarazioni degli onorevoli Ministri dei trasporti e dei lavori

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)3^a SEDUTA (3 dicembre 1958)

pubblici rispondano perfettamente a quello che io dissi otto giorni fa.

Preciso che non ho mai chiesto una sospensione dell'applicazione del Codice stradale. Ho detto, invece, che un decreto del Presidente della Repubblica a distanza di breve tempo non poteva essere modificato notevolmente perchè ciò poteva suscitare delle perplessità per lo meno da parte del potere esecutivo. Ho detto, inoltre, che era opportuno che non si facesse una discussione di carattere generale come si è fatta oggi. La discussione di carattere generale — che, fra l'altro sovrverte tutta la materia — crea naturalmente un certo giustificato risentimento da parte del potere esecutivo. Non è possibile che il Codice stradale, che è frutto di lunga elaborazione, possa essere investito in pieno. È necessario che una commissione di competenti precisi quei quattro, cinque, sei, sette punti che si ritengono suscettibili di modificazione e prospetti ai Ministri interessati le modificazioni opportune. È anche necessario sapere se l'iniziativa di queste modifiche debba essere presa dal potere esecutivo.

Ora mi pare che quello che è stato detto da me allora sia stato oggi riconosciuto giusto. La mia proposta, pertanto, è quella che avrebbe trovato oggi maggior accoglimento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A questo punto vorrei fare una precisazione, altrimenti possono sorgere degli equivoci che credo siano lontani dalla nostra come dalla vostra intenzione.

Noi abbiamo soltanto detto che nulla esclude che ci possa essere non solo una aperta, assoluta, piena deferenza nei confronti del Parlamento e, nel caso specifico, della Commissione, ma anche una piena apertura nell'esaminare le eventuali osservazioni. Noi abbiamo riconosciuto solo che è nostro dovere e nelle nostre intenzioni di tenere il debito conto dei rilievi che possono venire fatti.

CERVELLATI. Io posso dire che le osservazioni da noi fatte o che possiamo

fare, le riteniamo giuste perchè sono l'eco dell'opinione pubblica.

Vorrei aggiungere che, a mio parere, la proposta di una Commissione che raccolga e sottoponga all'esame dei Ministri eventuali osservazioni tradotte in eventuali emendamenti non può concretizzarsi se non viene accolta prima la proposta di proroga. Sarebbe per noi una magra soddisfazione quella di proporre degli emendamenti e non vederli poi concretamente inseriti nel Codice perchè manca il tempo necessario.

A mio parere la Commissione nell'altra seduta partì da questo punto di vista: si desiderava, cioè, interpellare gli onorevoli Ministri perchè ci spiegassero quali orientamenti erano stati seguiti nel formulare il Codice stradale.

Nel contempo, oltre alla proposta Jervolino per la composizione di una Sottocommissione, si era formulata la proposta che i Ministri si facessero essi stessi promotori dell'iniziativa di un disegno di legge concernente una proroga di almeno due mesi per l'entrata in vigore del nuovo Codice.

Pertanto, se non verrà accettata la proposta del senatore Crollalanza io credo che noi non arriveremo a far pervenire ai Ministri le nostre osservazioni.

Insisto quindi sulla proposta di una proroga, altrimenti ci dovremo sentire liberi di prendere un'iniziativa parlamentare, iniziativa che speravo prendessero i Ministri.

PRESIDENTE. Ritengo di poter concludere questa discussione dicendo che nulla esclude che si possano sottoporre al Governo, per iniziativa parlamentare, delle particolari proposte di modifiche che vengano ritenute più urgenti e indilazionabili.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. E nulla esclude che questo possa avvenire per iniziativa del Governo.

PRESIDENTE. Noi formuleremo le nostre proposte e incaricheremo alcuni esponenti della Commissione di riassumerle e presentarle al Governo.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione di un contributo di lire 600 milioni per la costruzione, in Milano, di un nuovo ospedale dell'Istituto nazionale per lo studio e la cura dei tumori » (228)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo di lire 600 milioni per la costruzione, in Milano, di un nuovo ospedale dell'Istituto nazionale per lo studio e la cura dei tumori ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

RESTAGNO, *relatore*. Desidero illustrare brevemente quella che è la sostanza del disegno di legge al nostro esame.

Si tratta di deliberare su una iniziativa intesa a combattere una malattia sulla cui gravità ed importanza è inutile attardarci, perchè tutti ne sono a conoscenza.

Il flagello miete vittime con un crescendo preoccupante, secondo i dati ufficiali dello Istituto centrale di statistica.

Infatti, dai 50.773 decessi del 1951, siamo passati ai 52.913 del 1952, ai 54.331 del 1953, ai 56.275 del 1954, ai 58.458 del 1955, fino ad arrivare ai 62.054 del 1956.

Ora si ritiene da parte dei competenti che una delle cause della crescente iattura sia da ricercarsi nella tardiva diagnosi del male, cioè nel ritardato accertamento della malattia. Questa è la conseguenza dell'insufficiente e inadeguato numero di centri di studio per la lotta contro i tumori.

Pertanto il disegno di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dell'interno, del tesoro, della pubblica istruzione e della sanità, è veramente degno di considerazione. Noi non possiamo che plaudire all'iniziativa, anche se si tratta di cosa relativamente modesta nell'ambito di questa grande lotta che deve essere sempre più intensificata. Sono questi gli stanziamenti che interessano maggiormente quelle finalità sociali ed umane che nessuno più di noi, rappresentanti del Paese, sente di dover perseguire.

Il disegno di legge in discussione concerne la concessione di un contributo di 600 milioni per la costruzione in Milano di un nuovo ospedale dell'Istituto nazionale per lo studio e la cura dei tumori, ospedale che dovrebbe contenere 40 posti letto. È provvedimento che ci incombe il dovere di approvare. Manca soltanto il contributo dello Stato per poter realizzare questa opera che si varrà di tutti i ritrovati più moderni, in maniera da creare uno strumento efficace per la lotta contro i tumori. I fondi destinati a questa lotta — dati statistici alla mano — da parte del nostro Governo, sono stati del tutto insignificanti, rispetto agli altri Paesi: in Italia, infatti, nel 1956 sono stati spesi solo 200 milioni contro i 17 miliardi dell'America. Con il disegno di legge al nostro esame si richiede allo Stato un contributo di 600 milioni ripartiti in ragione di lire 250 milioni per l'esercizio finanziario 1958-59 e di lire 350 milioni per l'esercizio finanziario 1959-1960. Il parere della Commissione finanze e tesoro è favorevole: ci sono, dunque, tutti gli elementi per esprimere un voto favorevole che mi auguro sarà unanime.

Mi auguro anche che questa iniziativa di Milano possa avere presto un seguito in altri centri del nostro Paese.

Ci troviamo alla presenza di un male che deve essere affrontato; possiamo pertanto procedere senza alcun dubbio alla votazione di questo provvedimento, che si propone di lanciare un primo sassolino nella battaglia contro il cancro, malattia che uccide due milioni di uomini all'anno.

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

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

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 600 milioni quale contributo dello Stato nella spesa occorrente per la costruzione in Milano del nuovo Ospedale per lo studio e la cura dei tumori.

(È approvato).

Art. 2.

Alla esecuzione dei lavori da parte dell'Istituto nazionale per lo studio e la cura dei tumori si applicano le norme vigenti per le opere di conto dello Stato.

(È approvato).

Art. 3.

Il contributo di cui al precedente articolo 1 sarà corrisposto in relazione all'andamento dei lavori ed in base a certificati di avanzamento vistati dal Genio civile.

(È approvato).

Art. 4.

La somma prevista dal precedente articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 250 milioni nell'esercizio 1958-59 e di lire 350 milioni nell'esercizio 1959-60.

All'onere di lire 250 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1958-59 sarà provveduto a carico dello stanziamento del capitolo 685 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,40.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari