SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MARTEDÌ 21 APRILE 1959

(12ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegno di legge:

« Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (471) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, *relatore*. *Pag.* 139, 142, 144, 145, 147, 148
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 142, 147, 148
BUIZZA 146
CROLLALANZA 145
DE LUCA 143, 148
DE UNTERRICHTER 143, 144, 147
GENCO 147
GOMBI 146
OTTOLENGHI 144, 145
RESTAGNO 148
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* . 142, 143, 144, 145

La seduta è aperta alle ore 18.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Sacchetti e Solari.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Romano Domenico è sostituito dal senatore Angelilli.

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

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

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

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di

legge: « Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale sul disegno di legge, sul quale riferirò brevemente io stesso.

Premetto subito che ho seguito con grande attenzione tanto il lavoro svolto alla Camera dei deputati dalle due Commissioni riunite dei lavori pubblici e dei trasporti, dal dicembre passato fino ad oggi, quanto le discussioni e l'elaborazione delle proposte di emendamenti formulate dalla Commissione ristretta di deputati e di tecnici ministeriali appositamente costituita per un primo esame del provvedimento. Nelle tre sedute conclusive delle due Commissioni, riunite in sede deliberante sotto la presidenza dell'onorevole Aldisio, il disegno di legge d'iniziativa governativa fu approvato, apportando ad esso oltre cento emendamenti. Sono però egualmente in grado di poter riferire in merito a questo disegno di legge, che abbiamo avuto l'incarico di discutere in sede deliberante, anche se esso è molto più ampio di quello originario presentato dal Governo e trasmesso al Senato, con le modifiche di cui ho detto, dalla Camera dei deputati, soltanto il 17 aprile passato, cioè tre giorni or sono. Dobbiamo esaminarne il contenuto in sede deliberante, previo parere della Commissione della giustizia del Senato. Posso al riguardo comunicarvi che mi sono preoccupato di questa necessità ed ho avuto questa mattina un lungo colloquio con il collega Presidente della Commissione stessa, senatore Magliano, il quale mi ha assicurato che ha appositamente convocato per domani mattina la Commissione da lui presieduta per il parere di competenza. A mezzo d'un proprio rappresentante, tale parere verrà a noi reso noto nella prossima riunione che potremo tenere domani 22 aprile nel pomeriggio.

Non entro nel merito della evidente urgenza di approvare il provvedimento in discussione, per approfondire lo studio del quale la Camera dei deputati, nei cinque mesi che ha impiegato per esaminarlo, ha ritenuto necessario di chiedere ben due proroghe al termine fissato per l'entrata in vigore del nuovo Codice della strada. Ritengo che dovremo fare il possibile per evitare un'ulteriore proroga, e mi auguro che ciò possa avvenire, pur mantenendo ferma la necessità di meditare ampiamente sull'argomento, che ha una notevole importanza ed urgenza di venire discusso.

Ritengo che per noi tutti sia chiara la necessità che incombe al legislatore di rendere operante al più presto il nuovo strumento legislativo che disciplina in modo efficace il traffico autostradale, sempre più intenso e troppo spesso indisciplinato, così da divenire progressivamente più pericoloso.

Il nuovo Codice della strada compilato a cura del Governo in virtù della legge delega 4 febbraio 1958, n. 572, che noi abbiamo approvato nella passata legislatura, su relazione del collega, senatore Buizza, ha subìto l'esame approfondito delle Commissioni competenti della Camera. Poichè giorni or sono tale esame si è concluso con l'approvazione di ben 115 emendamenti su 53 articoli del Codice, con la proroga della data della sua entrata in vigore e con la modificazione dell'articolo 2 del decreto presidenziale n. 956 del 27 ottobre 1958 che delega al Governo la facoltà di compilare un testo unico in materia di disciplina della circolazione stradale.

Tutti gli emendamenti apportati dalla Camera al disegno di legge governativo sono essenziali per la loro portata innovativa, sia per quanto riguarda il termine stabilito per la entrata in vigore del nuovo Codice della strada, sia per il contenuto delle norme con esso approvate, notevolmente chiarite ed approfondite.

Da un esame sommario della struttura del provvedimento che dobbiamo discutere si deduce immediatamente, in primo luogo che il titolo del disegno di legge pervenutoci dalla Camera dei deputati non corrisponde più, come avveniva per quello governativo, alla materia che nel disegno di legge stesso viene attualmente trattata, onde esso, a mio avviso, deve venire adeguatamente coordinato.

Difatti la nostra Commissione legislativa non è stata chiamata ad esprimere soltanto il suo responsabile parere nei riguardi delle « modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con de-

creto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 », perchè le modifiche stesse formano oggetto esclusivo dell'articolo 1 del nuovo disegno di legge approvato dalla Camera. E poichè nell'articolo 2 del disegno di legge stesso si stabiliscono alcune disposizioni modificative del decreto presidenziale, ne deriva che il titolo del provvedimento in esame, a mio avviso, dovrebbe venire senz'altro modificato per renderlo aderente alla materia trattata nel senso di indicare che il disegno di legge che siamo chiamati ad approvare contiene « modifiche al decreto presidenziale 27 ottobre 1959, n. 956, ed alle norme sulla disciplina della circolazione stradale con esso approvate ».

Ho ritenuto di presentare subito questo emendamento da apportare al titolo del disegno di legge in esame, perchè mi sembra opportuno che il titolo di un documento legislativo così importante debba essere conforme alla materia da esso trattata, anche se l'emendamento stesso assume un evidente e sostanziale carattere formale. Già in molte altre occasioni, nelle passate legislature, abbiamo accertato che il titolo degli strumenti legislativi approvati da uno dei due rami del Parlamento può sempre venire modificato in sede di coordinamento del provvedimento, senza che sia necessaria la doppia approvazione delle due Camere legislative. Tale procedura ha numerosi precedenti che mi sembra superfluo ricordare. Onde ritengo che questo mio iniziale rilievo di carattere puramente formale possa avere la vostra approvazione, congiunta a quella degli onorevoli Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici qui presenti; e che si possa provvedere senz'altro alla modificazione del titolo del provvedimento in sede di coordinamento del testo che dovremo discutere.

Entrando nel merito del provvedimento, debbo subito dichiararvi che esso a mio avviso costituisce nel suo complesso un notevole miglioramento della attuale regolamentazione e della disciplina del traffico stradale, che ormai si manifestano del tutto insufficienti ed inadeguate.

L'unica perplessità che può adombrare gli indiscussi pregi di chiarezza innovatrice tecnica e giuridica e di equa severità nelle pene e nelle ammende, può essere quella di non potersi talvolta accertare preventivamente, e con precisione, le modalità del passaggio dalle norme vigenti a quelle che le sostituiranno, senza notevoli ripercussioni di applicazione, che potrebbero provocare degli squilibri o delle difficoltà troppo pesanti a danno degli interessati. Il passaggio dal vecchio Codice del 1933 a quello che dobbiamo esaminare dovrà avvenire senza forti squilibri derivanti dall'effetto dinamico della variazione, spesso di notevole entità, dai fenomeni tecnici, economici e psicologici che si manifestano in ogni passaggio di livello dal regime preesistente a quello successivo.

Ricordo che la vecchia legge sui lavori pubblici del 1865, ormai quasi secolare, nel primo periodo dell'avvento della corrusca e fumida vaporiera, precisava che gli esercenti delle strade ferrate, allora in progressivo sviluppo, avevano il dovere di prendere tutte le misure che *scienza* ed *esperienza* suggerivano per evitare qualunque sinistro. Purtroppo, si commentava a quei tempi, l'esperienza qualche volta ci impone dei sacrifici o provoca dei dolori: ma appunto dal sacrificio e dal dolore di qualcuno si deve far nascere la sicurezza e la tranquillità di tutti.

Le nuove norme del Codice della strada, così come sono state perfezionate dalla Camera, debbono dunque trarre la loro efficacia da quanto la scienza e l'esperienza possono indicare per una loro corretta osservanza. La scienza determina nel campo applicativo le condizioni tecniche del perfezionamento degli strumenti di cui possiamo disporre: l'esperienza precisa invece i limiti del loro uso ed indica le modalità di impiego, perchè non si ecceda, travalicando i limiti della necessaria prudenza che deve garantire la sicurezza della vita umana in ogni manifestazione della attività moderna, dove i trasporti assumono un sempre maggiore sviluppo.

Da questa semplice considerazione generale si deduce, a mio avviso, il metodo più rapido e sicuro per l'esame del provvedimento.

Le modifiche apportate, sia dal Governo nel testo originario del provvedimento in esame (disegno di legge n. 742 della Camera

dei deputati) sia dalle Commissioni riunite dell'altro ramo del Parlamento (disegno di legge n. 471 del Senato) sono così numerose da dover richiedere un esame completo di tutto il nuovo Codice della strada. Onde propongo che, dopo aver sentito il parere della Commissione di giustizia relativamente alla materia di competenza della Commissione stessa, si debbano esaminare progressivamente tutti i 146 articoli del Codice stesso nel testo emendato dalla Camera, per fermare la nostra attenzione soltanto su quelli che possano apparire suscettibili di ulteriori emendamenti, oppure di chiarimenti tecnici od applicativi di particolare importanza; ed in ogni caso tali da richiedere che vengano chiariti con particolare cura nel regolamento di applicazione del nuovo Codice. Così operando avremo effettuato in primo luogo l'esame del provvedimento nella sua articolazione, ed insieme precisato i criteri tecnici ed esecutivi di interpretazione di ogni articolo.

Noi dobbiamo inoltre tener presente che la tecnica moderna è in rapida evoluzione e in continuo progresso; in considerazione di ciò, il regolamento presenta senza dubbio una elasticità ed una flessibilità maggiori di quanto possa offrire una legge.

Noi dovremmo, in un futuro più o meno prossimo, poter applicare anche l'uso di freni elettronici, tanto per avanzare un'ipotesi, senza dover ricorrere per questo all'opera del legislatore. Dobbiamo comunque avere la tranquillità e la sicurezza, nell'esame dei singoli articoli, che il regolamento chiarisca eventuali dubbi o interpretazioni strettamente giuridiche.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Nell'esame che la Camera dei deputati ha fatto sui vari emendamenti che erano stati presentati, in alcuni casi, come risulta anche dai verbali, si è ritenuto di poter assicurare che le singole questioni saranno chiarite in sede regolamentare.

Desidero comunque dichiarare anche a questa Commissione che, nella discussione che si farà, articolo per articolo, se ci sarà richiesto di chiarire determinate questioni, e questo potrà essere fatto nel regolamento, sia io che il ministro Togni faremo il possibile per agire in questo senso.

PRESIDENTE, *relatore.* Desideravo ancora osservare che se vi sono dubbi e perplessità su alcuni problemi, che possono richiedere una modifica nel Codice, ma che tuttavia non sono tali da consigliare immediati sconvolgimenti alla tecnica della sicurezza e della circolazione stradale applicata nel Codice stesso, allora sarebbe consigliabile attendere un secondo momento per presentare emendamenti di iniziativa governativa o parlamentare.

Ritengo comunque che noi non ci troviamo alla presenza di errori tali da costituire un regresso nei confronti della situazione attuale, pur esistendo sempre la possibilità di ulteriori perfezionamenti.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* La Commissione di grazia e giustizia, per quanto riguarda la discussione effettuatasi presso l'altro ramo del Parlamento, si è limitata ad esaminare la materia relativa alle pene, sorvolando sui problemi esclusivamente tecnici.

Mi pare quindi — mi rimetto comunque al volere della Commissione — che si potrebbe, per la materia concernente le pene, tenere in sospeso ogni decisione, in attesa del parere della 2ª Commissione del Senato.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* A completamento di quanto è stato detto, vorrei precisare, come d'altronde è stato già precisato, per inciso, dal Ministro Angelini, che la Commissione di giustizia della Camera si è limitata ad esprimere il suo parere solo per la parte di sua competenza.

Vorrei, ora, informare la Commissione sull'*iter* del provvedimento presso la Camera dei deputati, non perchè voi dobbiate prendere esempio da quello, ma perchè si sappia come le cose sono avvenute.

Dopo che fu presentato il Codice della strada, vennero presentati alcuni disegni di legge per la proroga; nel frattempo il Governo presentò un suo disegno di legge, nel quale si modificavano alcune disposizioni con degli emendamenti, gli unici di apprezza-

bile valore, che sono contenuti nel disegno di legge ora in discussione qui al Senato.

Di fronte a questo complesso di disegni di legge, quattro d'iniziativa parlamentare ed uno di iniziativa governativa, le Commissioni competenti, alla Camera, si resero subito conto che non era possibile che ottanta o novanta persone trattassero insieme argomenti di questo genere ed allora decisero di sottoporne l'esame ad una Sottocommissione.

Questa Sottocommissione di studio, composta da un numero limitatissimo di deputati, ma nella quale però tutte le parti politiche erano rappresentate, esaminò i disegni di legge con l'ausilio dei tecnici, dei Direttori generali dell'A.N.A.S., dell'Ispettore generale della motorizzazione del mio Ministero, e di due o tre dirigenti della motorizzazione civile, espletando un lavoro di studio, che non rientra nemmeno nella competenza diretta del Parlamento.

La Sottocommissione ha esaminato ed ha vagliato in 38 sedute circa 500 emendamenti: di questi, oltre 300 sono stati ritirati perchè costituiti da elementi infondati o di disturbo; gli altri, invece, sono stati esaminati ed in parte accolti con qualche emendamento che noi stessi abbiamo voluto includere.

D E L U C A. Perchè ha detto « elementi di disturbo? » Ci sono, forse, dei deputati che disturbano?

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici.* Il risultato, comunque, è questo, che dei 500 emendamenti, circa 300 sono stati ritirati, senza nemmeno il tentativo di una discussione da coloro stessi che li avevano presentati; il che dà l'impressione che gli stessi presentatori non ne fossero molto convinti.

Infine, le Commissioni si sono riunite in seduta plenaria ed in tre sedute, due in un giorno ed una la mattina successiva, hanno approvato integralmente, ad eccezione di due o tre piccole modifiche, quello che la Commissione di studio aveva compilato.

Il provvedimento è stato votato a grande maggioranza, perchè tutti i partiti della Camera, adeguatamente rappresentati, hanno votato a favore; dal Partito socialista italiano al Partito socialista democratico italiano, dal Partito repubblicano a quello Liberale, dal Partito monarchico al Movimento sociale: l'unica astensione fu quella del gruppo comunista.

Si ebbero, infatti, 53 voti favorevoli, 1 voto contrario e 19 astenuti: in definitiva, la posizione del gruppo comunista era soltanto una posizione pregiudiziale nei confronti del Governo e della formula governativa.

All'ordine del giorno della Commissione vi è oggi il disegno di legge, che è costituito, in definitiva, della materia della quale la Sottocommissione era investita, perchè oggi non è in discussione il Codice della strada, ma sono in discussione gli emendamenti.

Ora, questa discussione a quale fine è orientata? È orientata al fine di renderci effettivamente conto della molteplicità dei punti di vista, delle posizioni e degli interessi, della molteplicità delle mentalità e delle idee, che ciascuno di noi ha in materia.

Bisogna quindi scegliere la strada migliore, la più adeguata e la più rispondente alle finalità che ci siamo posti, che sono quelle di rendere la circolazione stradale più sicura, più scorrevole e più civile possibile.

Il Presidente ha parlato di una modifica al titolo del disegno di legge, ma confesso che non potrei dire, adesso, se questo comporta il ritorno del provvedimento alla Camera; voglio precisare, comunque, che ci sono già pervenute una ventina di richieste di precisazioni interpretative, delle quali, volta a volta, daremo lettura, che sono state messe a verbale e rappresentano un impegno del Governo nei confronti della Camera.

Perciò, se durante la discussione ne giungessero delle altre o intervenissero altri motivi che le rendessero necessarie, nulla esclude che il Governo possa tenerle nella dovuta considerazione.

È con questo spirito che io pregherei venisse esaminato il provvedimento in discussione.

D E U N T E R R I C H T E R. Ho avuto modo di esaminare attentamente il

disegno di legge in discussione e sono arrivato a queste conclusioni.

Personalmente, mi sembra che se, in linea tecnica, ci metteremo a discutere su di esso, arriveremo anche a qualche proposta di modifica, ma ritengo che non vi siano disposizioni fondamentali da variare: gli inconvenienti di maggiore portata sono stati infatti eliminati dalla Camera.

D'altra parte, penso che, essendo il Codice composto di 146 articoli, tutte le volte che ci si metta a discuterlo con l'intenzione di migliorarlo, qualche cosa da cambiare si possa sempre trovare; credo tuttavia che, usando troppo la lima, possiamo forse variarlo, non migliorarlo.

Infatti, ho visto scomparire una delle norme più criticate, quella cioè della distanza fra i veicoli in marcia che, a mio avviso (e ritengo di avere una visione abbastanza esatta dei problemi della circolazione), era una norma saggia, salvo, mi si dice, la difficoltà di accertare tale distanza. Ma, quando si parlava di 40 metri, non si pretendeva che questa distanza venisse rispettata al centimetro. La mia opinione è che quella norma tendeva, esclusivamente, ad eliminare la formazione di colonne di veicoli troppo vicini l'uno all'altro.

Comunque, mi sono richiamato a quella questione, perchè era una delle più discusse.

Ora, sono convinto che se noi, in Commissione, ci dilungheremo su questioni tecniche, non apporteremo modifiche sostanziali, ma soltanto modifiche di dettaglio, che rappresenteranno le opinioni della maggioranza di questa Commissione, ma che, forse, non collimeranno con quelle della Camera.

Per cui, penso che, a meno che non vi sia una opposizione preclusiva da parte della 2ª Commissione, ossia se essa non ritenga necessarie delle modifiche al testo in discussione, per quel che riguarda la parte di sua competenza, allora è preferibile cercare di giungere senz'altro ad una sollecita approvazione del provvedimento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* La competenza della 7ª Commissione è piena, e comprende anche le disposizioni di carattere processuale penale.

PRESIDENTE, *relatore.* La Commissione di giustizia è chiamata ad esprimere un parere che, data l'autorità dei componenti di essa, non può essere trascurato.

DE UNTERRICHTER. Se la 2ª Commissione ci comunica che ritiene giusta la soluzione dei problemi giuridici data nel provvedimento in discussione, e che quindi non stima opportuno modificarlo e rinviarlo alla Camera, penso che, anche se noi volessimo apportare, in linea tecnica, modifiche di modesta portata, a mio avviso, faremmo meglio a rinunciarvi.

La mia proposta conclusiva è questa: aspettiamo il parere della 2ª Commissione, perchè solo allora sapremo esattamente cosa fare. Se questa si pronuncerà in senso favorevole, non dovremo discutere oltre; se invece il parere risulterà contrario, proporremo anche noi le modifiche che riterremo necessarie.

Avanzo, pertanto, formale proposta di rinviare a domani il seguito della discussione.

OTTOLENGHI. Occorre precisare i limiti del parere della Commissione di giustizia, perchè se si tratta soltanto di un parere relativo all'entità delle pene, alla natura delle pene che dovranno essere comminate, possiamo prescindere da esso; se si tratta, invece, di qualcosa di sostanziale, che riguarda gli articoli 91 e 103, che sono fondamentali nel nuovo Codice, allora bisogna veramente attenderlo.

Però, vedo che già a questi articoli sono state apportate profonde modificazioni; non quelle decisive che io mi sarei augurato, e per le quali avrei presentato un nuovo disegno di legge o un emendamento, ma comunque tali da farmi constatare che molte delle mie idee coincidono con quelle che sono state state accolte negli emendamenti già apportati al nuovo Codice della strada.

Ora, si tratta di vedere se la 2ª Commissione è investita di questo compito specifico, onde risolvere in partenza un eventuale conflitto tra l'Autorità amministrativa e la Autorità giudiziaria. In tal caso, aspettiamo il parere, altrimenti non ce n'è ragione.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Debbo precisare che le norme in questione, già nel Codice della strada attualmente in via di modificazione, erano state concordate col Ministero di grazia e giustizia. Poi la Commissione di giustizia della Camera è intervenuta per alcune modifiche ed ha delegato il Vicepresidente ad assistere alla discussione.

L'articolo 91 ha richiesto una discussione che si è protratta per due sedute: il testo definitivo è stato concordato con il Sottosegretario Scalfaro.

O T T O L E N G H I . Lei parla del testo originario, o del disegno di legge in discussione?

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Parlo del disegno di legge in discussione.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Bisogna, comunque, attendere il parere della Commissione di giustizia del Senato.

C R O L L A L A N Z A . Ho ascoltato con una certa meraviglia un'affermazione del Presidente, secondo cui il nuovo Codice, tutto sommato, non sarebbe peggiore del precedente. Poichè il precedente porta la mia firma, debbo dichiarare che il nuovo Codice, anche senza gli emendamenti che vi sono stati apportati dalla Camera, è notevolmente migliore del precedente, e ciò perchè in esso si tiene conto dell'aumentato volume della circolazione, delle condizioni sempre più insufficienti della rete stradale, e dell'evoluzione della tecnica, per cui alcune norme che un tempo sarebbero state superflue oggi hanno la loro giustificazione. Gli emendamenti apportati dalla Camera hanno in gran parte risolto quei residui di perplessità che erano rimasti in alcuni di noi, componenti la Commissione speciale che collaborò in un primo momento con i due Ministri per la stesura definitiva del provvedimento legislativo.

Ritengo quindi che il Codice della strada, così come oggi si presenta, dopo le modifiche apportatevi dalla Camera, risponda perfettamente alle esigenze attuali della circolazione.

Non sono d'accordo con quanto ha affermato un collega poc'anzi, cioè che sarebbe stato opportuno mantenere l'obbligo della distanza di quaranta metri, perchè quella era proprio una norma che necessitava di una modifica.

Il nuovo Codice, nella sua veste attuale, può essere approvato senz'altro dalla nostra Commissione. È possibile che con un ulteriore discussione possano raggiungersi risultati migliori sia di forma, sia — per alcuni casi, specie per quanto riguarda le penalità — di sostanza; ma non dobbiamo dimenticare che, a causa delle ripetute proroghe, il Codice in questione ha provocato una certa insofferenza da parte degli stessi utenti della strada e delle case costruttrici di cicli, motocicli e auto, che ancora non sanno nulla di sicuro sulle norme che regoleranno la loro produzione.

Io stesso ebbi ad affermare la necessità che si apportassero numerose modifiche al Codice, ma tenendo conto delle esigenze che ho prospettato, propongo alla Commissione di approvare il disegno di legge in discussione nella sua formulazione attuale, sia pur esaminando articolo per articolo — perchè questo è il nostro dovere di legislatori — ma procedendo con una certa speditezza e sollecitudine.

Il Presidente ha comunicato di aver preso accordi col Presidente della Commissione di giustizia del Senato per discutere alcune norme che hanno formato oggetto di perplessità, particolarmente quelle che si riferiscono al ritiro della patente ed ai casi in cui è prescritto l'arresto, nonchè alle penalità, anche di ordine finanziario, di una certa entità. Ritengo che questi articoli siano già stati sensibilmente migliorati dagli emendamenti apportati dalla Camera.

La nostra Commissione dovrebbe cercare di approvare il disegno di legge in discussione nel più breve tempo possibile. Se la Commissione approverà il disegno di legge nella sua formulazione attuale, l'*iter* del medesimo sarà notevolmente abbreviato. Se noi apportassimo delle modifiche sostanziali, il

disegno di legge dovrebbe tornare alla Camera e poi, forse, nuovamente al Senato.

La Commissione dovrebbe quindi approvare il disegno di legge, dopo aver ascoltato il parere della Commissione di giustizia; modifiche ulteriori si possono sempre apportare, dopo aver acquisita una certa esperienza anche nel campo dell'applicazione delle norme. Tutte le disposizioni essenziali, particolarmente quelle riguardanti il sorpasso in circostanze particolari e da parte degli automezzi pesanti sono state notevolmente modificate, in ossequio alle norme fissate con la Convenzione di Ginevra.

Propongo quindi che si proceda sollecitamente all'esame dei singoli articoli ed all'approvazione del disegno di legge.

G O M B I . Il nostro gruppo è sensibile alla necessità di procedere con sollecitudine nella discussione, in modo da approvare il disegno di legge entro i termini previsti dall'ultima proroga della data di entrata in vigore del nuovo Codice della strada; tuttavia riteniamo di dover essere ancora coerenti con quanto avemmo a dichiarare nel corso dell'ultima riunione, in cui si parlò del modo di procedere all'esame delle norme elaborate dall'apposita Commissione della Camera. Ripetiamo quindi che è indispensabile un certo periodo di tempo per poter esaminare i risultati raggiunti da quella Commissione, e per poter apportare il valido contributo della vostra Commissione.

Se v'è un insegnamento da trarre dalle vicende che hanno accompagnato le discussioni sul disegno di legge in esame e sul Codice della strada, è che si è voluto agire troppo in fretta, senza tener conto delle prerogative del Senato e delle sue Commissioni, e si è poi dovuto ricorrere a proroghe, e a Commissioni, ordinarie e speciali.

Il nostro gruppo intende forse assumere un atteggiamento ostruzionistico? Assolutamente no. Al contrario, come il collega Crollalanza, desideriamo che il disegno di legge venga approvato entro breve spazio di tempo, ma riteniamo che sia doveroso (e che ce ne sia il tempo) attendere in primo luogo il parere della Commissione di giustizia del Senato per poi esaminare eventuali proposte di emendamento, che potranno essere accettate o meno e poi sottoposte all'esame dell'altro ramo del Parlamento. Riteniamo sia giusto, utile e doveroso seguire questo procedimento. Non vedo il motivo di affermare che si è giunti ad un punto critico, oppure di affidare la soluzione di tutte le controversie all'interpretazione del regolamento.

In conclusione, la Commissione di giustizia esaminerà i problemi di sua competenza, e la nostra Commissione quelli di sua spettanza.

B U I Z Z A . Vorrei ricordare che nella seduta dell'Assemblea del Senato, in data 23 gennaio 1958, abbiamo discusso la legge delega che era pervenuta dalla Camera dei deputati. Si trattava di un disegno di legge d'iniziativa governativa, col quale il Governo chiedeva di essere delegato ad emanare nuove norme in materia di circolazione stradale. Noi abbiamo allora approvato il disegno di legge delega con un piccolo emendamento, relativo a quelli che erano i termini concessi al Governo per la pubblicazione del Codice. Di tale provvedimento ero relatore, e ricordo benissimo che, quando avevo già pronte le bozze della mia relazione, mi pervenne il parere della Commissione di giustizia; per non perdere tempo, portai con me tale parere, con l'intenzione di discuterlo in Assemblea. In Assemblea vi furono dei colleghi, come i senatori Picchiotti, Cornaggia Medici ed altri, che, nei loro interventi, richiamarono il parere della Commissione di giustizia.

La seduta, per combinazione, era presieduta proprio dall'estensore del parere, senatore De Pietro; dopo brevi consultazioni, venne stilato un ordine del giorno col quale si stabilivano i limiti entro i quali avrebbe dovuto agire la legge delega. L'ordine del giorno diceva:

« Il Senato, riconosciuta la necessità e la urgenza di non ritardare ancora l'emanazione delle nuove norme sulla disciplina della circolazione stradale per adeguarle alle esigenze del continuo aumento del traffico stradale e della sicurezza e della vita dei cittadini, riconoscendo che soltanto un'ampia

delega al Governo può rispondere a questa necessità e che le nuove norme dovranno anche essere oggetto di sanzioni per coloro che le violino, afferma che la facoltà delegata al Governo si intende estesa alla previsione delle violazioni delle norme ed alla estensione ad esse delle sanzioni vigenti ed alla loro eventuale modifica, nei limiti stabiliti dalla legge delegata.

Riconosce inoltre che le nuove norme procedurali per l'accertamento delle contravvenzioni devono intendersi limitate alla composizione amministrativa delle contravvenzioni stesse ».

Questo è l'ordine del giorno, accettato dal Ministro dei lavori pubblici, Togni ed approvato dall'Assemblea del Senato; il Codice della strada è stato quindi regolarmente approvato, pubblicato con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956.

Non sono un giurista, ma sono d'avviso che una qualunque violazione a questo ordine del giorno avrebbe trovato certamente qualcuno che avrebbe rilevato la grave negligenza.

Ora, le due Commissioni della Camera dei deputati possono non aver tenuto conto di ciò; comunque mi sembra che le disposizioni del Codice della strada che non hanno attinenza con la questione di cui ho fatto cenno, potrebbero essere affrontate subito.

G E N C O . Pregherei gli onorevoli colleghi di fare un piccolo sacrificio. È inutile cercare di approfondire i motivi per cui questa faccenda si prolunga da tanto tempo; ciò che è indubbio è che non si può trascinare oltre. Sarebbe quindi opportuno fissare un piano di lavoro e trattenerci il tempo necessario a concludere.

Essendovi diversi articoli, per approvare i quali il parere della Commissione giustizia non è assolutamente necessario, proporrei di iniziare questa sera la discussione di essi.

P R E S I D E N T E , *relatore*. È necessario ascoltare in via preventiva il parere della Commissione di giustizia.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti*. Sarebbe opportuno che i senatori presentassero questa sera stessa i propri emendamenti, affinchè ci fosse possibile esaminarli ed esprimere al momento opportuno un parere su di essi.

Noi abbiamo un *iter* da seguire. Siamo in sede legislativa, non per discutere i soli emendamenti presentati dalla Camera dei deputati, ma per proporne eventualmente di nuovi.

Prego quindi nuovamente gli onorevoli senatori di presentare alla Segreteria gli eventuali emendamenti, in modo che tutti ne siano a conoscenza e sia possibile discuterli domani.

D E U N T E R R I C H T E R . Ritengo che il nostro esame possa aver luogo da un punto di vista prevalentemente tecnico; mentre esiste una Commissione giustizia qualificata per esprimere pareri in campo strettamente giuridico.

Dal punto di vista tecnico ho l'impressione che non vi sia materia tale da proporre altri emendamenti, oltre quelli approvati dalla Camera dei deputati. Se questo avviene anche sul piano giuridico, il disegno di legge, può, a mio parere, essere senz'altro approvato. Ma se dobbiamo compilare un nuovo testo in linea giuridica, tanto vale rielaborarlo anche in linea tecnica.

Proporrei quindi di attendere l'esame della Commissione giustizia.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Noi dobbiamo attenerci al regolamento. Siamo in sede deliberante, mentre la Commissione giustizia deve esprimere il suo parere in sede consultiva.

Alla Camera sono stati presentati numerosi emendamenti vertenti sulla materia delle pene, ragione per cui la 2ª Commissione del Senato è stata chiamata a pronunciarsi in sede consultiva. Pur non essendo il parere espresso in sede consultiva vincolante per la Commissione che siede in sede deliberante, riterrei miglior partito quello di attendere tale parere, per vedere se sia tale da consigliarci eventuali modificazioni.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Io desidero si proceda col dovuto rispetto verso la Commissione del Senato, come è nostro dovere.

Sono d'accordo con il senatore Crollalanza, sul fatto che al mondo nulla è perfetto e tutto si può perfezionare.

Oggi come oggi, noi crediamo di aver agito nel miglior modo possibile; l'esperienza e la realtà della strada diranno domani quali altre modificazioni dovranno essere apportate. Le leggi non sono statiche, ma dinamiche.

Propongo quindi di iniziare domani il nostro lavoro, dopo che tutti avranno presentato i loro emendamenti. Del resto può anche darsi che domani il parere della Commissione di giustizia non sia ancora pervenuto: è bene perciò, comunque, iniziare il lavoro.

R E S T A G N O . Mi sembra necessario stabilire che nella prossima seduta, anche nell'eventualità che non ci sia pervenuto il parere della Commissione di giustizia, proseguiremo ugualmente i lavori, almeno relativamente agli articoli che non riguardano la competenza della Commissione di giustizia.

D E L U C A . Credo non sia accettabile la proposta del senatore Restagno, secondo la quale anche nella dannata ipotesi che la Commissione di giustizia non ci facesse pervenire il suo parere anteriormente alla seduta di domani, noi dovremmo ugualmente proseguire la discussione del presente provvedimento; allora potremmo proseguirla oggi stesso! O si decide che è necessario attendere questo parere, o si decide di non attenderlo. Del resto, non mi sembra giusto ritenere che la Commissione di giustizia debba dare soltanto un parere di natura strettamente giuridica; la Commissione di giustizia è, anch'essa, Parlamento, ed anche se deve dare un parere in sede consultiva, ciò non significa che non possa approfondire la sua indagine in tutti i sensi.

Se non vogliamo costituire un precedente poco simpatico, penso che dovremmo iniziare la discussione degli articoli soltanto dopo aver sentito il parere della Commissione di giustizia.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Ho avuto uno scambio di idee col Presidente della 2ª Commissione, senatore Magliano, ed egli mi ha assicurato che certamente domani la Commissione sarà in grado di esprimere il suo parere, se non su tutti, almeno su parte degli articoli del Codice della strada. Potremo perciò, nella prossima seduta, iniziare senz'altro la discussione degli articoli stessi.

Poichè non vi sono osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle ore 20.

Dott MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari