SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 22 APRILE 1959

(13ª 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*) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE, *relatore Pag.* 152, 153, 154, 162, 164, 166, 167, 169, 170, 173, 174, 176, 177, 178, 179, 181, 183, 185, 186, 187, 188, 189, 192, 194, 195, 198, 201, 206, 207, 208, 212, 214, 218
ANGELINI, *Ministro dei trasporti* 153, 164, 168, 172, 176, 181, 188, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212
BARDELLINI 154, 181, 200, 201
BUIZZA 153, 187, 188, 206
CARUSO 167, 176, 177, 178, 184, 192, 193, 194, 195, 209, 210, 211
CERVELLATI 208
CROLLALANZA 206, 211
DE LUCA 153, 162, 194, 211, 212
DE UNTERRICHTER . . . 152, 186, 193, 208, 211
FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 177, 181, 197, 201, 206, 208, 209, 210, 211, 212
FLORENA 172
FOCACCIA . . . . . *Pag.* 188
GENCO 153, 163, 168, 195
GOMBI 163, 164, 166, 170, 177, 192, 194, 207, 214
MAGLIANO 166, 167, 169, 186, 209, 211
OTTOLENGHI 163, 170, 179, 194, 195, 197, 206, 218
SACCHETTI 152, 169, 181, 196, 197
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 188, 193
TARTUFOLI 193
TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici* 164, 166, 168, 170, 173, 176, 179, 181, 183, 192, 197, 200, 209

La seduta è aperta alle ore 17.

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

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

A norma dell'articolo 31, terzo comma, del Regolamento, è presente il senatore Magliano.

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

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

La discussione di questo disegno di legge iniziata nella seduta di ieri, è stata rinviata per dar modo alla Commissione di giustizia di far pervenire il suo parere. A tutt'oggi tale parere non è stato trasmesso; tuttavia ho ritenuto di poter convocare ugualmente la Commissione per continuare la discussione del disegno di legge, in quanto si è avuta notizia che la 2ª Commissione ha espresso parere favorevole, come del resto confermerà il senatore De Unterrichter, che ha partecipato appunto alla seduta di detta Commissione nel corso della quale si è discusso in sede consultiva del disegno di legge attualmente al nostro esame.

DE UNTERRICHTER. Sono intervenuto stamane alla riunione della Commissione di giustizia, la quale ha esaminato in sede consultiva il disegno di legge n. 471. Nell'esprimere sostanzialmente parere favorevole al provvedimento, la Commissione ha dato incarico al senatore Cornaggia Medici di raccogliere in una memoria tutte le osservazioni e tutti i suggerimenti che i commissari hanno ritenuto opportuno di esternare; osservazioni e suggerimenti di cui si potrà comunque tener conto in sede di stesura del regolamento. Pertanto posso comunicare che la Commissione di giustizia è favorevole, in linea di massima, all'approvazione del disegno di legge in discussione nel testo approvato dalla Camera dei deputati.

SACCHETTI. A me pare che si sia di nuovo al punto cui eravamo giunti ieri sera e che non sia stato superato l'ostacolo a causa del quale fu rinviata la discussione nella precedente seduta. Noi abbiamo affermato l'intenzione di non stabilire dei princìpi sbagliati; poichè il termine per la trasmissione del parere da parte della 2ª Commissione non è scaduto, sarebbe non dico corretto, ma certo opportuno, attendere di conoscere e di esaminare le conclusioni cui è pervenuta la 2ª Commissione. È vero che il senatore De Unterrichter, il quale ha partecipato alla seduta odierna della Commissione di giustizia ci ha precisato le determinazioni adottate da tale Commissione; ma è anche vero che contrasta con la procedura normale, se non altro dal punto di vista formale, il fatto che un parlamentare si incarichi di trasmettere verbalmente il parere di una Commissione.

Ad ogni modo, poichè tutti siamo intenzionati a varare quanto prima e nel miglior modo possibile un Codice della strada efficace ed efficiente, per accelerare i tempi dell'esame del disegno di legge in discussione, ritengo si potrebbe procedere nei nostri lavori, approvando quelle norme le quali non comportino la necessità di un parere da parte della Commissione di giustizia, e per le altre accantonando una decisione, in attesa appunto di conoscere le conclusioni della 2ª Commissione, sotto forma di parere scritto.

Un parere, del resto, che mi pare non così unanimemente e tanto meno entusiasticamente favorevole come da qualche parte si è detto, dato che lo stesso senatore De Unterrichter si è premurato di precisare che la Commissione di giustizia ha incaricato il senatore Cornaggia Medici di riunire in una memoria le considerazioni e i suggerimenti che la 2ª Commissione ha ritenuto opportuno, per non dire doveroso, esprimere.

D E L U C A . Mi dichiaro favorevole alla proposta testè formulata dal collega Sacchetti. Peraltro, sia pure a solo titolo di precisazione, tengo a far presente che, secondo quanto mi risulta, si sono delineati in seno alla Commissione di giustizia, in ordine al parere da esprimere sul disegno di legge n. 471, forti contrasti tra alcuni componenti la Commissione e il rappresentante del Ministero di grazia e giustizia, nel senso che l'esponente del Governo avrebbe recisamente escluso la sua responsabilità per quel che concerne il valore giuridico di alcune norme contemplate dal Codice della strada che noi stiamo per varare definitivamente. La qual cosa mi pare contrasti con quanto ha affermato il senatore De Unterrichter.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Occorre aver chiaro il concetto circa i compiti della Commissione di giustizia e quelli di questa Commissione, in ordine al disegno di legge in discussione: in definitiva, chi deve deliberare è questa Commissione.

Non sarà inopportuno, inoltre, che io ricordi come alla Camera dei deputati la Commissione di giustizia abbia impiegato circa un mese per pronunciarsi su questo disegno di legge, e come alla fine abbia reso noto di non avere, in sostanza, alcunchè da eccepire.

G E N C O . Sono d'accordo con il ministro Angelini circa i poteri, nel caso nostro. della Commissione di giustizia: noi siamo riuniti in sede deliberante, e in tale sede siamo gli unici che possiamo decidere l'approvazione o meno, con o senza modifiche, del disegno di legge in discussione. È senza dubbio opportuno conoscere il parere della Commissione di giustizia, ma se tale Commissione il suo parere ce lo facesse tanto desiderare, penso che potremmo anche procedere nei nostri lavori senza ulteriore ritardo.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Siamo d'accordo che il parere della Commissione di giustizia non è vincolante: però è stato chiesto e prima di decidere dobbiamo aspettare che scadano i termini entro i quali la 2ª Commissione è tenuta a far conoscere le sue osservazioni.

G E N C O . Ma allora era inutile convocarci oggi per le ore 17!

P R E S I D E N T E , *relatore.* Il lavoro che la nostra Commissione deve svolgere per giungere al varo del nuovo Codice della strada appare manifestamente gravoso: dobbiamo pertanto affrettarci. Ho convocato per il pomeriggio di oggi la Commissione perchè ritenevo e ritengo che sia possibile approfittare di questa seduta per smaltire buona parte del lavoro che ci attende, indipendentemente dal valore che la Commissione può attribuire alle notizie verbali intorno al pensiero della Commissione di giustizia. Nel disegno di legge in discussione, infatti, vi sono disposizioni tecniche, le quali non investono e nemmeno sfiorano problemi giuridici. Anche non volendo considerare sufficiente la comunicazione secondo la quale la 2ª Commissione si è dichiarata favorevole al complesso delle norme contenute nel disegno di legge in discussione, ritengo che si possa esaurire l'esame di quegli argomenti i quali non comportino la soluzione di problemi giuridici.

G E N C O . Ritengo allora che, allo scopo di rendere maggiormente spedito il lavoro, si potrebbe limitare la discussione a quelle norme al cui testo siano stati presentati emendamenti.

B U I Z Z A . Scusate se esprimo sinceramente la mia opinione, ma a me pare che qui si stia perdendo del tempo. Mi associo alla proposta formulata dal senatore Sacchetti, e cioè di tenere in sospeso l'esame di quelle norme per le quali si possono prevedere osservazioni dalla Commissione di giustizia, e nel contempo di discutere le altre. Il congegno del nuovo Codice della strada è tale da consentirci, in effetti, di esaminarne tutte le norme, in quanto le parti, in ordine alle quali la Commissione di giustizia potrbbe e dovrebbe esprimere un parere, sono tutte comprese nell'ultimo comma di ogni articolo. Vuol dire, pertanto, che noi adotteremo le nostre decisioni, riservandoci di prendere nota del parere della 2ª Commissione e di provvedere in conseguenza.

BARDELLINI. Se così stanno le cose, se cioè riteniamo effettivamente di accelerare quanto più possibile la discussione, mi dichiaro disposto a ritirare i tre emendamenti, diciamo così, cautelativi, da me proposti, a condizione però che — al momento opportuno — mi sia consentito di esporre i motivi che mi hanno indotto a proporre tali emendamenti e che mi si offrano garanzie che di essi si terrà conto in sede di stesura del regolamento di attuazione.

PRESIDENTE, *relatore*. 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.

Alle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale approvate con il decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, sono apportate le seguenti modifiche:

1) Art. 2. — La definizione di centro abitato è sostituita dalla seguente: « centro abitato: insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da apposito segnale ».

La definizione di corsìa è sostituita dalla seguente: « corsìa: una suddivisione della carreggiata avente larghezza sufficiente per permettere la circolazione di una fila di veicoli ».

2) Art. 5. — Al titolo, le parole: « autoveicoli e motoveicoli » sono sostituite dall'altra: « veicoli ».

3) Art. 11. — Al secondo comma, sono aggiunte le seguenti parole: « che possa generare abbagliamento o confusione con i dispositivi di segnalazione ».

Al terzo comma, al primo periodo, la parola: « urbani » è soppressa.

Al terzo comma, alla fine del primo periodo, sono aggiunte le seguenti parole: « da parte dell'ente proprietario della strada. Per le autostrade o strade in concessione l'autorizzazione è data dal concessionario, previo nulla osta dell'ente concedente ».

Al terzo comma, al secondo periodo, sono soppresse le seguenti parole: « dall'ente proprietario della strada ».

Al terzo comma, l'ultimo periodo è soppresso.

Il quarto comma è sostituito dal seguente: « I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non devono superare la superficie di sei metri quadrati; non devono essere collocati a distanza minore di tre metri dal confine della carreggiata; non devono essere collocati a distanza minore di duecento metri prima dei segnali stradali e di cento metri dopo i segnali stessi. La distanza fra i cartelli sarà stabilita con decreto del Ministro per i lavori pubblici e, ove esistano vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, di concerto con il Ministro per la pubblica istruzione. Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve, sulle rocce e pareti rocciose ».

4) Art. 16. — Il secondo comma è sostituito dal seguente: « Gli agenti, al fine di agevolare il traffico, possono far accelerare la marcia dei veicoli e possono far fermare o dirottare i veicoli che provengono da una determinata direzione »

5) Art. 25. — Al secondo comma, le parole: « quindici quintali » sono sostituite dalle altre: « venticinque quintali ».

6) Art. 29. — Al primo comma — al termine della lettera *e*) — sono aggiunte le seguenti parole: « ad esse si applicano i limiti di sagoma e di peso, di cui all'ultimo comma dell'articolo 25 ».

7) Art. 32. — Al primo comma, le parole: « metri 3,80 » sono sostituite dalle altre: « metri quattro ».

Il terzo comma è sostituito dal seguente: « La lunghezza dei rimorchi non deve eccedere metri 6 se ad un asse, metri 7,50 se a due assi, metri 8 se a tre o più assi; la lunghezza totale dell'autotreno non deve comunque eccedere metri 18 ».

8) Art. 33. — Al quarto comma, le parole: « non può raggiungere » sono sostituite dalle altre: « può raggiungere ».

Al sesto comma, le parole: « 80 quintali » sono sostituite dalle altre: « 100 quintali ».

All'ultimo comma, dopo le parole: « che supera », sono aggiunte le altre: « salvo quanto disposto all'articolo 121 ».

9) Art. 36. — Al primo comma, sono premesse le seguenti parole: « Nei casi previsti dall'articolo 109, primo comma ».

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque circola con un veicolo a trazione animale o con una slitta, non provvisto dei dispositivi di segnalazione visiva, nei casi in cui l'uso dei medesimi è prescritto, ovvero con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

10) Art. 39. — È sostituito dal seguente:

« I veicoli a trazione animale debbono essere muniti di una targa contenente la indicazione del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, del peso complessivo a pieno carico consentito, nonchè della larghezza dei cerchioni.

La targa deve essere rinnovata solo quando occorre modificare alcuna delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non siano più chiaramente leggibili.

La fornitura delle targhe è riservata al Ministero dei lavori pubblici che le distribuisce tramite i comuni, i quali le consegnano agli interessati completate delle indicazioni stabilite dal comma primo. Per tale servizio l'interessato corrisponderà al comune la somma di lire cento.

I veicoli a trazione animale sono immatricolati in apposito registro del comune di residenza del proprietario.

I comuni possono stabilire, con deliberazione del Consiglio comunale, speciali disposizioni per le targhe dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico per il trasporto di persone.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non munito della targa prescritta è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma secondo ovvero quelle adottate ai sensi del comma quinto è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per veicoli a trazione animale, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila, salvo che il fatto costituisca più grave reato ».

11) Art. 40. — Al primo comma, dopo le parole iniziali: « I velocipedi debbono essere muniti », sono aggiunte le altre: « di pneumatici nonchè: ».

All'ultimo comma, dopo le parole: « con un velocipede », sono aggiunte le altre: « senza pneumatici o ».

12) Art. 44. — Al titolo, la parola: « veicoli » è sostituita dall'altra: « motoveicoli ».

13) Art. 51. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 70 quintali debbono avere il posto di guida a destra ».

14) Art. 52. — Al secondo comma, le parole: « in conformità dell'articolo 54 » sono sostituite dalle altre: « in conformità dell'articolo 53 ».

15) Art. 53. — Dopo il primo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Per i ciclomotori costituiti da un normale velocipede e da un motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cmc, l'omologazione è limitata al solo motore ».

Al secondo comma, dopo le parole: « la fabbrica costruttrice dei veicoli », sono aggiunte le altre: « o motori » e, dopo le parole: « attestanti che il veicolo », le altre: « o il motore ».

16) Art. 58. — Al terzo comma, sono aggiunte le seguenti parole: « e il numero delle persone che possono prendere posto sul sedile anteriore ».

Al quarto comma, al secondo periodo, sono soppresse le parole: « nonchè di rimorchio ».

17) Art. 60. — Le parole: « 15 giorni » sono sostituite dalle altre: « trenta giorni ».

18) Art. 63. — Al primo comma, sono soppresse le parole: « macchine agricole ».

Al secondo comma, le parole: « per sei mesi » sono sostituite dalle altre: « per l'anno in corso ».

19) Art. 64. — Al primo comma, sono soppresse le parole: « le macchine agricole ».

20) Art. 68. — All'ultimo comma, le parole: « fino a tre mesi » sono sostituite dalle altre: « da uno a tre mesi ».

21) Art. 69. — All'ultimo comma, dopo le parole: « macchina agricola », è aggiunta l'altra « eccezionale » e, dopo le parole: « senza avere », sono aggiunte le altre: « con sè ».

22) Art. 72. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Le macchine agricole semoventi di cui all'articolo 29, comma primo, lettere *a*), *c*), *e*), le mietitrebbie ed i rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 15 quintali, per circolare su strada, debbono essere muniti di un certificato rilasciato dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« L'Ispettorato, nella cui circoscrizione si trova l'azienda agricola alla quale è destinata la macchina agricola o l'impresa che effettua lavorazioni meccanico-agrarie o che esercita la locazione di macchine agricole, provvede all'immatricolazione e rilascia il certificato a colui che dichiari di essere proprietario del veicolo e sia titolare di detta azienda o impresa ».

Dopo il settimo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Sulle macchine agricole può essere consentito il trasporto, per motivi di lavoro, dell'accompagnatore di animali o di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonchè degli addetti a lavori agricoli ».

23) Art. 73. — Al primo comma, le parole da: « al pubblico registro automobilistico » fino alla fine, sono sostituite dalle altre: « all'Ispettorato della motorizzazione civile, il quale annota i mutamenti sul certificato ».

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Qualora la macchina agricola sia trasferita ad una azienda agricola o ad una impresa di lavorazioni meccanico-agrarie o di locazione di macchine agricole che si trova in altra provincia, l'immatricolazione deve essere rinnovata ».

All'ultimo comma, le parole: « all'ente utenti motori agricoli » sono sostituite dalle altre: « all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

24) Art. 74. — Al quarto comma, le parole: « sostituito all'ufficio del Pubblico Registro automobilistico l'Ente utenti motori agricoli » sono sostituite dalle altre: « all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

25) Art. 75. — Al primo comma, dopo le parole: « degli articoli 66, 67 e 68 », sono aggiunte le altre: « commi primo e terzo ».

Al secondo comma, le parole: « dall'Ente utenti motori agricoli » sono sostituite dalle altre: « dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

26) Art. 76. — Al primo comma, sono soppresse le parole: « escluse quelle a vapore ».

27) Art. 79. — Al primo comma, lettera *b*), la parola: « quindici » è sostituita dall'altra: « quattordici ».

Al terzo comma, la parola: « trovano » è sostituita dall'altra: « trovino ».

Il quarto comma è soppresso.

28) Art. 80. — L'ottavo comma è sostituito dal seguente:

« Il titolare di patente di guida deve, nel termine di venti giorni, comunicare alla Prefettura, nella cui circoscrizione si trova il comune di residenza, il trasferimento di residenza perchè venga annotato sulla patente ».

29) Art. 81. — Al primo comma, la parola: « assoluta » è soppressa.

Al primo comma, dopo le parole: « da un ispettore sanitario delle ferrovie dello Stato », sono aggiunte le altre: « o da un ispettore medico del lavoro », e, dopo le parole: « da un medico militare », sono aggiunte le altre: « o da un medico condotto ».

Dopo il primo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A* si fa luogo all'accertamento qualora vi siano elementi per ritenere che non esistano i requisiti fisici e psichici ».

30) Art. 82. — Al secondo comma, le parole: « indicate nell'articolo 1 » sono sostituite dalle altre: « diffidate ai sensi dell'articolo 1 ».

Dopo il secondo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, i requisiti morali potranno essere accertati dopo il rilascio della patente ».

Al terzo comma, le parole: « il Ministro dell'interno » sono sostituite dalle altre: « il Ministro per l'interno entro 60 giorni ».

L'ultimo comma è soppresso.

31) Art. 84. — Dopo il quinto comma, è aggiunto il seguente comma:

« I veicoli adibiti a scuola guida debbono essere assicurati per la responsabilità civile dei danni derivanti dalla loro circolazione, per somme non inferiori a quelle stabilite dal Ministero dei trasporti ».

32) Art. 85. — Al secondo comma, le parole: « L'esame previsto dalle lettera *a*), *b*), e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato della motorizzazione civile » sono sostituite dalle altre: « L'esame previsto dalla lettera *a*) è sostenuto davanti a un tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione civile; quello previsto dalle lettere *b*) e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato medesimo ».

Al terzo comma, le parole: « può svolgersi », sono sostituite dalle altre: « si svolge ».

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

« L'esame previsto dalle lettere *b*) e *c*) non può essere sostenuto prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida e prima che risulti che il titolare sia in possesso dei requisiti morali indicati nell'articolo 82, comma primo ».

33) Art. 87. — Al secondo comma, le parole: « rispettivamente elencate in precedenza nell'articolo 80 » sono sostituite dalle altre: « che rispettivamente le precedono nell'elencazione di cui all'articolo 80 ».

34) Art. 88. — Al secondo comma, le parole: « minorati o mutilati fisici » sono sostituite dalle altre: « mutilati o minorati fisici ».

35) Art. 91. — È sostituito dal seguente:

« La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

La patente può essere sospesa dal Prefetto alle persone diffidate ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

La patente è sospesa dal Prefetto per un periodo da uno a tre mesi quando il titolare sia incorso in più violazioni delle seguenti norme di comportamento, anche se siano intervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) obbligo di osservare i limiti massimi di velocità, salvo i casi punibili a' sensi del comma ottavo dell'articolo 103;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulle strade se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora esista tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità;

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati o di autocarri con autotreni la cui motrice non sia un'autovettura, con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce anabbagliante nell'incrocio con altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza;

i) divieto di circolare contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità.

Qualora più violazioni delle norme di comportamento indicate nel precedente comma siano commesse nel periodo di un anno, la sospensione della patente è disposta da due a sei mesi.

La patente è sospesa dal Prefetto, per un periodo massimo di due anni, in caso di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravissime o gravi e in ogni caso di investimento di persona, se il conducente non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita. Il provvedimento di sospensione della patente è comunicato dal Prefetto, entro otto giorni, all'Autorità giudiziaria inquirente. Questa, ove nel corso dell'istruttoria accerti che sono venuti a mancare i motivi della sospensione, ne dà notizia al Prefetto, il quale dispone la revoca della sospensione stessa, semprechè essa non sia stata disposta per altra causa.

Nel caso di condanna l'Autorità giudiziaria dispone con la sentenza la sospensione della patente da sei mesi a tre anni e, nei casi di particolare gravità, la revoca. In tale ipotesi non può essere rilasciata una nuova patente.

Nel caso di assoluzione viene data notizia della sentenza al Prefetto, il quale revoca la sospensione, semprechè essa non sia stata disposta per altra causa.

I provvedimenti prefettizi di sospensione della patente, di cui ai commi terzo, quarto e quinto, sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto e all'Ispettorato gli elementi di fatto relativi all'investimento o alla non ottemperanza all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita.

La restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi precedenti può essere subordinata a revisione a' termini dell'articolo 89.

La sospensione è annotata sulla patente.

La patente è revocata dal Prefetto:

1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma primo, ovvero non sia in possesso dei requisiti previsti da detto articolo, commi primo e secondo, qualora, trattandosi di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, gli accertamenti sull'esistenza dei requisiti stessi siano stati eseguiti dopo il rilascio della patente;

3) quando il titolare, sottoposto ad esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo.

Nei casi previsti dai commi sesto e settimo, il cancelliere presso l'Autorità giudiziaria che ha emesso i relativi provvedimenti ne dà notizia al Prefetto.

Avverso i provvedimenti del Prefetto è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale, se la sospensione sia stata disposta ai sensi del comma secondo, decide entro 60 giorni, di concerto col Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministro per l'interno.

36) Art. 92. — Al secondo comma, alla lettera *a*), le parole: « commi terzo e quarto » sono sostituite dalle altre: « comma terzo » e, alla lettera *b*), le parole: « commi quarto e quinto » sono sostituite dalle altre: « comma quinto ».

Al secondo comma, alla lettera *c*), le parole: « di sospensione e di revoca » sono sostituite dalle altre: « relativi alla sospensione e alla revoca ».

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

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

strade o tratti di strada appositamente segnalati ».

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

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

Il penultimo comma è sostituito dai seguenti:

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

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

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

Al penultimo comma, è aggiunto il seguente comma:

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

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

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

Il settimo comma è sostituito dal seguente:

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

Il penultimo comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

za » sono sostituite dalle altre: « o in corrispondenza ».

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

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

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

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

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

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

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

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

Il primo comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

51) Art. 137. — Al secondo comma, la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

« *b*) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del Codice di procedura penale ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi di polizia municipale, costituiti in forza di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno ».

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

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

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

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

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

presenti norme per la contravvenzione commessa ».

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

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

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

55) Art. 145. — Al primo comma, dopo le parole: « le leggi 14 febbraio 1949, n. 85 », sono aggiunte le altre: « 24 dicembre 1950, n. 1165 ».

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

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

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

Il terzo comma è sostituito dal seguente:

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

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

Il sesto comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

Al decimo comma, è aggiunto il seguente comma:

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

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

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

Dopo il quattordicesimo comma, è aggiunto il seguente comma:

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

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

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

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

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

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

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

Per motivi di chiarezza legislativa, e per un più sistematico svolgersi della discussione, anche rifacendomi a quanto deciso nella precedente seduta, data la complessa formulazione dell'articolo 1, ritengo opportuno procedere alla discussione e votazione di esso per parti separate.

Nel corso della discussione stessa, dovrà farsi ovviamente riferimento ai singoli articoli del testo originario del nuovo Codice della strada. L'articolo 1 del disegno di legge consta infatti di 56 punti, relativi ad altrettanti articoli di tale Codice che, col provvedimento in esame, vengono modificati.

Inoltre, numerosi senatori hanno avanzato proposte di emendamenti anche ad altri articoli del nuovo Codice della strada: è evidente che qualsiasi modificazione apportata al testo del provvedimento trasmesso dalla Camera dei deputati, porterebbe di conseguenza il rinvio del disegno di legge all'altro ramo del Parlamento.

Do lettura della prima parte dell'articolo 1:

« Alle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale approvate con il decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, sono apportate le seguenti modifiche: ».

Poichè nessuno domanda di parlare, la metto ai voti.

(*È approvata*).

D E L U C A . Al primo comma dello articolo 1 del nuovo Codice della strada, presento, insieme ai senatori Cervellati ed altri, un emendamento tendente a sostituire le parole: « regolata dalle » con le altre: « libera, salvo l'osservanza delle ».

P R E S I D E N T E , *relatore*. Ricordo che l'articolo 1 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 1.

(*Sfera di applicazione delle norme*).

La circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli sulle strade è regolata dalle presenti norme e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse.

Salvo diversa disposizione le presenti norme non si applicano ai veicoli con guida di rotaie; i conducenti di detti veicoli sono tuttavia tenuti alla osservanza delle disposizioni dei titoli I, II e VIII in quanto applicabili.

D E L U C A . La preoccupazione che la dizione del primo comma dell'articolo 1 del testo del nuovo Codice della strada possa essere in contrasto con uno dei postulati fondamentali della nostra Costituzione — in base al quale la circolazione dei cittadini, degli animali e dei veicoli è libera — ci ha spinto a presentare l'emendamento di cui ho dato lettura. Spinti da tale preoccupazione, riteniamo che sarebbe opportuno modificare il concetto di circolazione regolata con quello di circolazione libera, salvo l'osservanza delle norme contenute nel Codice della strada. Può forse sembrare un pleonasmo ribadire tale principio, ma non lo è; si tratta piuttosto di un contributo alla chiarezza della norma e al permanere dello spirito della Carta costituzionale. Per tali motivi ritengo che l'emendamento dovrebbe essere accettato.

GENCO. Non condivido la preoccupazione del senatore De Luca e dei colleghi della sua parte, in quanto la strada è cosa pubblica, non privata. E noi dobbiamo invece contribuire a rendere chiaro tale concetto, onde evitare che si verifichino episodi come quello capitato a me, giorni fa, allorchè mi fermai con la macchina per lasciare che un pedone attraversasse la strada sulle apposite strisce: ebbene, quel pedone si fermò tranquillamente in mezzo alla strada, accese con calma la pipa e quindi decise di lasciarmi libera la strada. Dire che la circolazione è libera potrebbe ingenerare equivoci, e, che so io, autorizzare domani un pastore a bloccare la strada perchè le sue pecore, stanche, si sono sdraiate sulla sede utile e di lì non vogliono muoversi.

OTTOLENGHI. Sono anch'io tra i sottoscrittori di questa proposta di emendamento. Ma la mia firma aveva soltanto un significato di adesione di carattere generale, di solidarietà, diciamo così, verso colleghi che avevano studiato una questione che io non avevo ancora delibata. Dopo aver sentito il collega De Luca illustrare i motivi che hanno ispirato questo emendamento, sono venuto nella determinazione di ritenere che la modifica proposta non sia necessaria. E pertanto rinuncio all'emendamento, per la parte che mi compete. Ma vi rinuncio, intendiamoci bene, non tanto perchè sia del parere che il dubbio prospettato dal collega De Luca non possa profilarsi — tutto è possibile — ma perchè penso che se agli atti di questa discussione rimarrà chiaramente espresso che la interpretazione dell'articolo 1 del testo del nuovo Codice della strada non vuol essere minimamente in contrasto con la Costituzione, (che cioè la circolazione è e rimane libera, epperò disciplinata dalle norme regolamentari previste dal Codice stesso), ebbene io penso che nessun dubbio potrà sorgere in futuro sulla corretta interpretazione dell'articolo stesso, tale da alimentare un conflitto tra queste norme e quelle della Costituzione.

Poichè ho la parola, desidero andare un po' oltre il tema propostomi, e dico: vogliamo veramente insistere affinchè siano discussi e votati tutti gli emendamenti proposti? Il problema è questo: se entriamo nell'ordine di idee di apportare emendamenti, occorre ovviamente che consideriamo la necessità di rinviare il provvedimento alla Camera dei deputati; se invece vogliamo evitare una tale lungaggine, è bene che ce lo diciamo subito, chiaramente, e che concordiamo il miglior modo di comportarci. Se proprio vogliamo insistere su qualche emendamento, perchè lo riteniamo di importanza fondamentale, allora non c'è altro da fare che rimboccarci le maniche e metterci a modificare; se viceversa riteniamo di poter concordare con il Governo, e per esso con i suoi rappresentanti qui presenti, una formula transattiva che potrebbe essere costituita dall'assicurazione che il concetto di ogni emendamento, se e in quanto possibile, verrà, diciamo così, trasferito nel futuro regolamento, allora io penso che ci potremo acquetare e rinunciare a modificare il disegno di legge in discussione. C'è peraltro una norma — è bene chiarire subito le posizioni — per la quale ci troveremo tutti a battagliare: è quella che riguarda le motoleggere, e più precisamente le modalità per la iscrizione e per la patente. Non so se quanto chiederemo in proposito potrà essere considerato materia da inserire nel regolamento. Comunque, secondo me, solo questo è un punto veramente delicato.

Fatta tale premessa, sarebbe necessario che noi dicessimo quello che è il nostro pensiero sulla procedura da adottare: rinunciamo o no agli emendamenti? Non vorrei con questa proposta — sia ben chiaro — dare l'impressione all'opinione pubblica che il Senato rinunci a cuor leggero a una delle sue prerogative fondamentali: il Senato non può e non intende rinunciare all'opera di controllo per la quale è stato istituito, siamo tutti d'accordo. La mia proposta deriva solo dalla persuasione che è opportuno approvare il disegno di legge al più presto, affinchè il nuovo Codice della strada, di cui si sente ogni giorno più urgente la necessità, entri finalmente in vigore.

GOMBI. Le argomentazioni portate in causa dal senatore Ottolenghi sono già state

oggetto di ampio dibattito nella seduta di ieri. È inutile pertanto continuare a perdere del tempo prezioso per concordare una decisione in linea di massima sulla procedura da seguire. Oltre tutto il numero degli emendamenti che vorremmo proporre è limitatissimo. Tralasciamo, perciò, le discussioni inutili e cominciamo a discutere il provvedimento in quelle parti che non investano problemi giuridici.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Il nuovo Codice della strada — se così si vuol chiamare — o, meglio, questo insieme di norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, contiene implicito nel titolo il rispetto, nello spirito e nella lettera, della Carta costituzionale. Quindi il nuovo Codice della strada non vuol tanto affermare, confermare o sancire un principio, che rimane invece quello che è, ossia quello sancito dalla Costituzione, quanto vuol precisare i limiti entro i quali è consentito di usufruire di tale diritto. Del resto, un'identica proposta di emendamento fu presentata alla Camera dei deputati ad opera degli onorevoli Cianca ed altri, i quali appunto proponevano di sostituire nell'articolo 1 del nuovo testo del Codice della strada le parole: « regolata dalle » con le parole: « libera, salvo l'osservanza delle ». In sede di Comitato ristretto la proposta fu respinta. L'onorevole Cianca insistette, senonchè nella seduta conclusiva lo stesso onorevole Cianca si persuase — anche per conto dei propri colleghi — che non era opportuno irrigidirsi e rinunciò all'emendamento. Sarebbe quindi conveniente non insistere qui al Senato su di un argomento che è stato già abbondantemente dibattuto alla Camera dei deputati e riconosciuto palesemente pleonastico.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Indipendentemente da quanto è avvenuto nell'altro ramo del Parlamento, mi permetto di richiamare gli onorevoli componenti la Commissione alla visione della sostanza del problema, più che a una questione di procedura. È l'articolo 16 della Costituzione stessa che toglie qualsiasi dubbio, in quanto afferma che « ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza ». E siccome non vi è dubbio che le norme del nuovo Codice della strada disciplinano la circolazione essenzialmente per ragioni di sicurezza, si è garantiti che tali norme non solo non sono in contrasto con la Carta costituzionale e con la libertà di circolazione da essa prevista, ma rientrano proprio nelle previsioni della Costituzione. È quindi del tutto superfluo riportare nel Codice della strada ciò che la Costituzione ammette e sancisce.

GOMBI. La nostra intenzione era semplicemente di togliere la circolazione alla rigidità di controllo dell'esecutivo e dei suoi rappresentanti. Siccome però la maggioranza dei componenti la Commissione si è rivelata contraria alla proposta, noi rinunciamo all'emendamento e lo ritiriamo.

PRESIDENTE, *relatore.* Do ora lettura del punto 1) dell'articolo 1 del disegno di legge in discussione:

1) Art. 2. — La definizione di centro abitato è sostituita dalla seguente: « centro abitato: insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da apposito segnale ».

La definizione di corsìa è sostituita dalla seguente: « corsìa: una suddivisione della carreggiata avente larghezza sufficiente per permettere la circolazione di una fila di veicoli ».

Ricordo che l'articolo 2 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 2.

(*Denominazioni topografiche stradali*).

Ai fini delle presenti norme le denominazioni topografiche stradali hanno i seguenti significati:

Centro abitato: insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da segnali di località;

Strada: area di uso pubblico aperta alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli;

Autostrada: strada riservata alla circolazione di autoveicoli e di motoveicoli, priva di accessi intermedi nei quali la circolazione non sia regolata;

Sede stradale: piano formato dalla carreggiata dalle banchine, dai marciapiedi e dalle piste;

Carreggiata: parte della strada normalmente destinata alla circolazione dei veicoli e degli animali;

Corsia: parte della carreggiata di larghezza sufficiente per permettere la circolazione di una fila di veicoli;

Pista per cicli: parte della strada riservata alla circolazione dei velocipedi;

Marciapiede: parte della strada, rialzata o altrimenti delimitata, riservata ai pedoni;

Banchina: parte marginale della strada extraurbana normalmente destinata ai pedoni;

Sede tramviaria: parte rialzata della strada riservata alla circolazione delle tramvie;

Salvagente: piattaforma rialzata situata sulla carreggiata e destinata al riparo o alla sosta dei pedoni che attraversano le strade o ad agevolare la salita e la discesa dei passeggeri dei trams, filobus od autobus;

Spartitraffico o isola: parte della carreggiata dalla quale è escluso il traffico e che delimita la zona destinata alla circolazione in un dato senso, su una corsia o verso determinate direzioni;

Coppa giratoria: calotta posta sulla carreggiata e destinata a segnare il centro di un crocevia;

Attraversamento pedonale: parte della carreggiata delimitata da appositi segni, per l'attraversamento dei pedoni;

Curva: tratto di strada non rettilineo con limitata visibilità;

Dosso: tratto di strada con variazione di pendenza che limita la visibilità;

Passo carrabile: zona per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali;

Passaggio a livello con barriere: passaggio a livello munito di barriere che sbarrano l'intera carreggiata o la parte di questa destinata alla circolazione nel senso di marcia.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 1), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Al secondo comma dell'articolo 3 del nuovo Codice della strada, i senatori Gombi ed altri hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo la parola: « Prefetto », le altre: « sentiti gli Enti proprietari della strada ».

Ricordo che l'articolo 3 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 3.

(*Obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione fuori dei centri abitati*)

Il Prefetto, per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o per motivi di pubblico interesse, conformemente alle direttive del Ministro per i lavori pubblici può sospendere temporaneamente la circolazione di tutti o di alcune categorie di utenti sulle strade, fuori dei centri abitati.

Il Prefetto stabilisce, anno per anno, le opportune prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi dalla pianura alla montagna e viceversa, determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.

L'ente proprietario della strada può con ordinanza:

a) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

b) riservare corsìe a determinate categorie di veicoli;

c) vietare o limitare la sosta, ovvero limitare il parcheggio dei veicoli e degli animali su ciascuna strada o tratto di essa;

d) disporre la temporanea sospensione della circolazione per la tutela del patrimonio stradale o per esigenze di carattere tecnico;

e) stabilire l'obbligo dell'impiego di mezzi antisdrucciolevoli per i veicoli non muniti di speciali pneumatici per neve.

Nei casi previsti dal comma primo e dal comma terzo, lettera *a*), possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele.

L'ente proprietario della strada con precedenza, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, può con ordinanza prescrivere ai conducenti l'obbligo di fermarsi prima di immettersi sulla strada con precedenza.

Quando si tratti di due strade entrambe con precedenza, appartenenti ad enti diversi, può essere stabilito, d'intesa fra gli enti stessi, l'obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola su una delle strade. Qualora l'accordo non venga raggiunto decide il Ministero dei lavori pubblici.

Le ordinanze debbono essere rese note al pubblico mediante i prescritti segnali stradali.

Per le strade statali le ordinanze dell'ente proprietario sono emanate dal Direttore generale dell'A.N.A.S. o dal competente capo del Compartimento della viabilità; per le strade militari dal Comandante della Zona militare territoriale, al quale spettano altresì i poteri indicati nei commi primo e secondo.

Contro le ordinanze prevedute dal presente articolo è ammesso ricorso gerarchico al Ministro per i lavori pubblici o, su quelle del Comandante militare territoriale, al Ministro per la difesa.

Per le autostrade in concessione i poteri dell'ente proprietario previsti dai commi terzo e quarto sono esercitati dal concessionario previo consenso dell'ente concedente. In caso di urgenza i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza il consenso del concedente, salvo revoca da parte di esso.

Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposte ai sensi del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila salvo che siano stabilite dalle presenti norme sanzioni diverse.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Anche su questo argomento si è a lungo discusso presso l'altro ramo del Parlamento e al riguardo il Governo ha preso impegno formale — riportato nel verbale — che in tema di proibizioni, disposizioni limitative ecc. saranno ogni volta interpellati gli enti proprietari delle strade, e — lo aggiungo altresì come impegno formale — saranno anche sentite le categorie interessate.

G O M B I . Poichè la dichiarazione del ministro Togni risulterà dal resoconto stenografico della seduta odierna mi ritengo soddisfatto, e ritiro l'emendamento.

Presento ora altro emendamento tendente ad aggiungere, al terzo comma dell'articolo 3 del nuovo Codice della strada, dopo la parola: « strada », le altre: « sentita la Commissione comunale consultiva per la circolazione ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Alla Camera è stato detto che sentiremo le categorie interessate e, per quanto possibile, gli enti locali. Tali concetti saranno inclusi nel regolamento.

G O M B I . Chiedo che anche questa dichiarazione del ministro Togni risulti dal resoconto. Mi ritengo soddisfatto, e ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Poichè è presente in quest'Aula il senatore Magliano, presidente della Commissione di giustizia del Senato, gli saremo grati se vorrà ragguagliarci sulle deliberazioni adottate, in sede consultiva, dalla Commissione da lui presieduta, in ordine al disegno di legge in discussione.

M A G L I A N O . Su questo argomento stamane alla Commissione di giustizia abbiamo avuto un lunghissimo dibattito, durato circa cinque ore. Non siamo scesi all'analisi dei singoli articoli del nuovo Codice della

strada, perchè ci siamo convinti che ciò avrebbe significato introdursi in un labirinto, con tutte le gravi conseguenze che si sarebbero determinate, stante la prossima scadenza dei termini di proroga del decreto presidenziale. E non solo un'analisi approfondita avrebbe determinato la necessità di chiedere una nuova proroga, ma avrebbe rimesso in discussione l'intero Codice della strada, perchè, evidentemente, una volta entrati nell'ordine di idee di modificare un articolo, per conseguenza logica si sarebbe arrivati a proporre modificazioni a tutti quegli articoli che si fossero ritenuti anche solo lievemente difettosi. Motivo per cui siamo venuti nella determinazione di dare parere favorevole, in linea di massima, al disegno di legge. Peraltro, nella relazione scritta che il senatore Cornaggia Medici farà pervenire a questa Commissione, domani al più tardi, saranno riportati fedelmente quei rilievi e quelle osservazioni che si sono avuti ad opera dei colleghi su alcuni punti. Osservazioni e rilievi dei quali potrei anche dire subito, ammesso che la memoria non mi tradisca, e che sono stati riuniti in una relazione, allo scopo di invitare il Governo a tenerne il dovuto conto in sede di stesura del previsto regolamento, così da rendere perfetto il nuovo Codice della strada anche in quei punti nei quali possa sembrare manchevole o comunque bisognoso di ritocchi.

Ad ogni modo, ripeto, la Commissione di giustizia ha dato complessivamente parere favorevole alla approvazione del disegno di legge di modifica al nuovo Codice della strada, nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Ringrazio, anche a nome dei componenti la 7ª Commissione, il Presidente Magliano, e colgo la occasione offertami dalle sue parole per affermare che il concetto seguìto dalla Commissione di giustizia in sede consultiva, è il medesimo cui intendiamo restare fedeli noi: ossia esaminare a fondo le varie norme e raccogliere gli eventuali rilievi e le eventuali proposte in una memoria da trasmettere agli organi di Governo, affinchè ne tengano il dovuto conto in sede di stesura del regolamento di attuazione.

C A R U S O . Desidero far notare che qui non si tratta soltanto di prendere atto di considerazioni o di suggerimenti e di far sì che in sede di regolamento se ne tenga conto — con ciò intendendo eliminare in modo sufficiente le manchevolezze che la Commissione di giustizia ha largamente riscontrato — in quanto vi sono norme che non possono essere modificate dal regolamento: per esempio, per quanto attiene alle pene, la Commissione di giustizia ha ritenuto che vi sono delle assurdità giuridiche, in quanto, sovvertendo ogni norma vigente basata sulla flagranza e sul mandato di cattura, si ammette la possibilità dell'arresto immediato per alcune infrazioni.

Ora, poichè la Commissione di giustizia ha ritenuto — e lo ha ritenuto anche il Governo, nella persona del rappresentante del Ministero di grazia e giustizia intervenuto alla seduta di stamane — talune norme non solo giuridicamente assurde, ma anche anticostituzionali, come quella dell'arresto immediato, è bene che di tutto ciò si discuta ampiamente in questa Commissione. La 2ª Commissione non poteva proporre emendamenti, il suo compito essendo limitato alla sede consultiva: poteva dare cioè parere favorevole o contrario, accettare o no il provvedimento. Nè, d'altro canto, il parere da tale Commissione espresso è vincolante: tuttavia, tali e tanti sono stati i rilievi formulati, che, in sostanza, la Commissione di giustizia, pur avendo espresso di massima parere favorevole, ha fatto intendere che nelle norme del nuovo Codice della strada niente va bene. Tanto è vero che il rappresentante del Ministero di grazia e giustizia ebbe a chiedere che venisse redatto un ordine del giorno tendente ad estraniare il Ministero di grazia e giustizia da ogni compartecipazione alla emanazione di provvedimenti legislativi del genere, non conformi a quelli che sono i principi che regolano il diritto costituzionale e il diritto civile.

M A G L I A N O . Se l'onorevole Presidente della Commissione permette, vorrei pre-

cisare l'atteggiamento della Commissione di giustizia in ordine a taluni argomenti di cui ha parlato il senatore Caruso. Non è che la Commissione da me presieduta abbia assunto posizioni tanto marcate, in quanto non si è passati ad alcuna votazione. Ci sono stati alcuni componenti la Commissione— il cui parere ha incontrato il consenso di qualche collega — i quali in taluni punti delle nuove norme sulla disciplina della circolazione stradale hanno rilevato delle incongrunze e anche — mi sia consentito di dirlo — degli errori giuridici: opinione che è stata condivisa dal Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia, il quale anzi, in qualche caso, per primo li ha rilevati.

Ciò premesso, va detto che la Commissione di giustizia è venuta comunque alla conclusione che, di fronte agli enormi vantaggi, al passo avanti che il nuovo Codice della strada rappresenta rispetto all'attuale situazione, e stante l'opportunità di evitare che, prolungando l'*iter* del provvedimento, si manifesti la necessità di un'ulteriore proroga, è necessario chiudere gli occhi su anomalie alle quali si potrà provvedere in sede di regolamento o, se ciò non sarà possibile, in un secondo momento, attraverso i normali strumenti legislativi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Ringrazio vivamente il senatore Magliano, presidente della Commissione di giustizia, per la buona volontà manifestata di agevolare il cammino del disegno di legge in discussione, ma mi affretto subito a fare delle precisazioni, in quanto desidero che non rimangano nella mente dei senatori impressioni che sarebbero del tutto errate.

Il progetto del nuovo Codice della strada incontrò, nella sua prima stesura, il consenso dei funzionari del Ministero di grazia e giustizia, e fu regolarmente firmato dal ministro Gonella, il quale pertanto avallò ufficialmente l'operato dei suoi funzionari. Aggiungo che la Commissione di giustizia della Camera dei deputati — rispettabilissima Commissione anche quella, indubbiamente — esaminò a lungo le norme di tale Codice, tanto che — lo ripeto — impiegò un mese prima di esprimere il suo parere; e, nonostante si fosse andati oltre i limiti di tempo previsti, noi accettammo ben volentieri che il vice Presidente di tale Commissione portasse il contributo delle conclusioni sue e dei suoi colleghi, tanto è vero che le modifiche proposte furono discusse e accettate. Evidentemente, sia per quanto riguarda la nostra responsabilità, sia per quanto riguarda quella dei funzionari dei Ministeri che hanno collaborato alla stesura del Codice della strada in prima e in seconda edizione, nulla ci può essere imputato.

G E N C O . In ordine alle pene ritengo opportuno formulare una proposta, che poi riprenderò anche alla fine della discussione. Si tratta di questo: gli onorevoli Ministri competenti riconosceranno che in Italia non vi è certo ancora una educazione degli utenti della strada adeguata alla portata e alla importanza delle norme del nuovo Codice. Preannuncio quindi la presentazione di un ordine del giorno avente lo scopo di chiedere ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti che almeno per i primi tempi — 3 mesi, 6 mesi — si adottino pene ridotte rispetto alle misure previste dal nuovo Codice della strada. Perchè è bene tener presente che una adeguata educazione occorre sia acquisita anche dagli organi preposti alla vigilanza e alla repressione dei reati.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Alla Camera dei deputati furono presentati numerosissimi emendamenti, molti dei quali riguardavano proprio le sanzioni. Peraltro si avvertì, anche in quella sede, la necessità di una maggiore severità in materia di repressione della indisciplina nella circolazione stradale, perchè non si può dimenticare che noi siamo tuttora di fronte a 30 morti al giorno e a migliaia di feriti. I rapporti quotidiani convincono il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti della esistenza di autentici *gangsters* della strada. Quindi, pur essendo convinti che le alte pene non sempre reprimono il reato, siamo altresì convinti che una severità di gran lunga maggiore di quella finora adottata si imponga. La Camera dei deputati, in accordo con il ministro Togni e con me, ha ampliato il

criterio della oblazione, sì che determinate ammende possono essere conciliate rapidamente, con notevole beneficio finanziario, o in un periodo di tempo ragionevole, con una riduzione a un terzo della penalità.

Ad ogni modo, come ho già detto, le leggi non sono statiche, ma dinamiche: vedremo più chiare alcune soluzioni attraverso quella che sarà l'esperienza che ognuno di noi, membri del Governo e autorevoli rappresentanti del Senato e della Camera dei deputati, acquisirà dopo un determinato periodo di tempo; ed allora potremo adottare, con cognizione di causa e senso della realtà e della opportunità, quelle modifiche che dovessero risultare necessarie.

Oggi come oggi, però, non possiamo mettere in dubbio che occorre assolutamente introdurre una rigida disciplina della circolazione stradale.

S A C C H E T T I . Sentito il Presidente della Commissione di giustizia e stante la urgenza che il nuovo Codice della strada entri in vigore, sarei di massima dell'opinione di dare parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione. D'altro canto sia il Presidente della Commissione di giustizia, sia il senatore De Unterrichter che ha partecipato alla riunione di quella Commissione, hanno parlato di osservazioni piuttosto sostanziali, per cui la possibilità di una frettolosa approvazione del provvedimento mi lascia perplesso. Alcune questioni sono apparse delicate, alcuni errori evidenti, sicchè chiedo che, indipendentemente da quello che ha fatto la Camera dei deputati — e con ciò non intendo affatto disprezzare il lavoro compiuto dai colleghi dell'altro ramo del Parlamento — e avendo presente il fatto che non tutti i rilievi e i suggerimenti dovuti alla Commissione di giustizia potranno essere riportati nel regolamento, si affretti sì l'esame del provvedimento in discussione, ma che ci si soffermi a ponderare sulle disposizioni più delicate. E per rendere il lavoro agile e produttivo nello stesso tempo, chiedo che si inviti il Presidente della Commissione di giustizia a rimanere con noi, ad esternarci di volta in volta — cioè allorchè si prenderanno in esame quei punti che hanno determinato stamane alla 2ª Commissione osservazioni abbastanza importanti — il pensiero della sua Commissione e i suggerimenti più opportuni per ovviare gli inconvenienti lamentati. Siamo tutti animati dalla intenzione di varare un buon Codice, il migliore che sia possibile, che serva cioè agli scopi per cui è stato concepito, di eliminare gli attuali, grossi inconvenienti della circolazione; peraltro noi non possiamo ignorare gli ostacoli che incontreremo. Chiedo quindi che il Presidente della Commissione di giustizia rimanga tra noi ad assicurarci il suo aiuto.

M A G L I A N O . Sarò ben lieto di poter essere utile.

P R E S I D E N T E , *relatore*. A nome della Commissione, ringrazio vivamente lo illustre collega.

Al primo comma dell'articolo 4 del nuovo Codice della strada, il senatore Gombi ha presentato un emendamento, tendente ad aggiungere dopo la parola: « sindaco », le altre: « sentita la Commissione comunale consultiva ».

Ricordo che l'articolo 4 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 4.

(*Obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione nei centri abitati*)

Nei centri abitati i Comuni possono con ordinanza del sindaco:

a) adottare i provvedimenti indicati nell'articolo 3, commi primo, secondo e terzo;

b) riservare appositi spazi alla sosta di determinati veicoli quando ciò sia necessario per motivi di pubblico interesse;

c) prescrivere orari per il carico e lo scarico di cose;

d) quando l'intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi ai croce via e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima.

I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore otto alle ventidue, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.

Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati i provvedimenti indicati nell'articolo 3 commi primo e secondo, sono di competenza del Prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma terzo, lettera *d*), sono di competenza dell'ente proprietario della strada.

Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere permanente oppure sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele.

I Comuni possono:

a) stabilire con ordinanza del sindaco aree sulle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;

b) assumere con deliberazione del Consiglio comunale, l'esercizio diretto del parcheggio con custodia dei veicoli su aree destinate a tale scopo;

c) concedere con deliberazione del Consiglio comunale aree destinate al parcheggio con custodia dei veicoli, fissando le relative condizioni.

Le concessioni sono accordate di preferenza, a parità di ogni altra condizione, agli Automobili clubs e per gli autocarri all'Ente Autotrasporto Merci (E.A.M.).

Le aree indicate nel precedente comma debbono essere ubicate possibilmente fuori della carreggiata e comunque in modo che il parcheggio non ostacoli lo scorrimento del traffico.

Qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia ovvero lo dia in concessione su parte della stessa area o su altra area posta nelle immediate vicinanze deve essere autorizzato un adeguato parcheggio senza custodia.

Alle ordinanze prevedute dal presente articolo si applicano le disposizioni dell'articolo 3, settimo e nono comma.

Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposte ai sensi del presente articolo, è punito con l'ammenda da lire quattromila a diecimila, salvo che siano stabilite dalle presenti norme sanzioni diverse.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Quanto chiede il senatore Gombi si potrebbe suggerire ai Comuni con una circolare, senza includerlo nel regolamento.

O T T O L E N G H I . Questo suggerimento ai sindaci mi sembra veramente opportuno, per evitare che questo articolo 4 sia eccessivamente dilatato e si giunga fino ad impedire, o quasi, la circolazione. È bene che i sindaci sappiano che non possono agire di loro arbitrio in una sfera troppo ampia, perchè la loro sfera d'azione è controllata dall'autorità superiore.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Tutto questo è stato discusso anche alla Camera, e dal resoconto risulta che è stata specificato che nel regolamento verrà precisato che vi deve essere uguaglianza di superficie tra i parcheggi a pagamento e quelli gratuiti, e che debbono essere osservate alcune limitazioni nello stabilire i parcheggi.

G O M B I . In seguito alle assicurazioni date dal ministro Togni, ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Do lettura del punto 2) dell'articolo 1 del disegno di legge:

2) Art. 5. — Al titolo, le parole: « autoveicoli e motoveicoli » sono sostituite dall'altra: « veicoli ».

Ricordo che l'articolo 5 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 5.

(*Autoveicoli e motoveicoli esclusi dalle autostrade*).

Con decreto del Ministro per i lavori pubblici da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, possono essere esclusi dal transito su talune autostrade, anche in via permanente, determinate categorie di veicoli, qualora le

esigenze della circolazione lo richiedano. Ove trattisi di autoveicoli destinati a servizi pubblici di linea il provvedimento è adottato di concerto col Ministro per i trasporti.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 2), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 3) dell'articolo 1 del disegno di legge:

3) Art. 11. — Al secondo comma, sono aggiunte le seguenti parole: « che possa generare abbagliamento o confusione con i dispositivi di segnalazione ».

Al terzo comma, al primo periodo, la parola: « urbani » è soppressa.

Al terzo comma, alla fine del primo periodo, sono aggiunte le seguenti parole: « da parte dell'ente proprietario della strada. Per le autostrade o strade in concessione l'autorizzazione è data dal concessionario, previo nulla osta dell'ente concedente ».

Al terzo comma, al secondo periodo, sono soppresse le seguenti parole: « dall'ente proprietario della strada ».

Al terzo comma, l'ultimo periodo è soppresso.

Il quarto comma è sostituito dal seguente: « I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non devono superare la superficie di sei metri quadrati; non devono essere collocati a distanza minore di tre metri dal confine della carreggiata; non devono essere collocati a distanza minore di duecento metri prima dei segnali stradali e di cento metri dopo i segnali stessi. La distanza fra i cartelli sarà stabilita con decreto del Ministro per i lavori pubblici e, ove esistano vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, di concerto con il Ministro per la pubblica istruzione. Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve, sulle rocce e pareti rocciose ».

Ricordo che l'articolo 11 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 11.

(*Insegne, cartelli, altri mezzi pubblicitari e sorgenti luminose*)

Sono vietate le insegne, i cartelli, gli altri mezzi pubblicitari e le sorgenti luminose visibili dai veicoli transitanti sulle strade che per forma, disegno, colorazione o ubicazione possano a giudizio dell'ente proprietario della strada, ingenerare confusione con i segnali stradali o con segnalazioni luminose di circolazione, ovvero renderne difficile la comprensione, nonchè le sorgenti luminose che riproducono abbagliamento.

Sui veicoli è vietata qualsiasi pubblicità luminosa o a luce riflessa.

Salvo quanto previsto dalle leggi di pubblica sicurezza, fuori dei centri abitati e degli agglomerati urbani costituiti da non meno di venticinque fabbricati, il collocamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetto ad autorizzazione. Qualora i cartelli ed i mezzi pubblicitari debbano essere collocati in zone nelle quali esistano vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, l'autorizzazione è data dall'ente proprietario della strada previa presentazione da parte del richiedente del nulla osta della competente autorità. Negli altri casi l'autorizzazione è rilasciata dal Ministro dei lavori pubblici sentito il Ministro della pubblica istruzione.

I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non debbono superare la superficie di sei metri quadrati; non possono essere collocati a distanza minore di cinque metri dal confine della sede stradale; non possono essere collocati a distanza minore di 250 metri fra di loro, di 250 metri prima dei segnali stradali e di 100 metri dopo i segnali stessi. Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve sulle rocce e pareti rocciose.

I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari che non siano conformi con le disposizioni del

presente articolo debbono essere rimossi, a cura e spese del titolare della autorizzazione entro il termine, che comunque non può superare quindici giorni, stabilito nella diffida dell'ente proprietario della strada o, per le autostrade in concessione, dell'ente concedente.

Decorso inutilmente il termine stabilito nella diffida, la rimozione viene effettuata dall'ente a spese del titolare dell'autorizzazione. Il Prefetto riconosciutane la legalità, rende esecutoria la nota delle spese, da riscuotersi con la procedura coattiva per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato stabilita dal testo unico 14 aprile 1910, n. 639.

Le disposizioni dei commi quinto e sesto si applicano anche alle insegne e alle sorgenti luminose, sostituito al titolare della autorizzazione il proprietario delle medesime.

Nulla è innovato, per quanto riguarda il collocamento dei cartelli e di altri mezzi pubblicitari, alle disposizioni legislative vigenti in materia di tutela delle cose di interesse artistico o storico, protezione delle bellezze naturali e tutela del paesaggio.

Chiunque colloca cartelli o altri mezzi pubblicitari senza autorizzazione ovvero viola le altre disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 3) di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Nell'approvare le modifiche all'articolo 11 del nuovo Codice, la Commissione prospetta l'opportunità che il primo comma di esso venga maggiormente chiarito in linea tecnica nel regolamento, dettando regole atte ad evitare confusione o difficile comprensione delle segnalazioni luminose fondamentali per la sicurezza del traffico e ad ottenere una segnaletica semaforica efficiente ed uguale per tutti i semafori. Al riguardo si suggerisce l'opportunità di riferirsi, nel regolamento, al sistema di misurazione delle luci colorate che è stato precisato dalla Commissione internazionale della illuminazione (C.I.I.) specialmente nei riguardi della curva spettrale del fattore di visibilità relativo (e cioè della curva di sensibilità dell'occhio di un osservatore normale, ormai definita in modo concreto dai tecnici specializzati) nonchè di quella del fattore di visibilità relativa delle radiazioni monocromatiche, per la unificazione dei colori che sono fondamentali della segnaletica (stradale, ferroviaria, marittima ed aerea) e cioè del rosso, del giallo-arancione, del verde, ed in via subordinata, del bianco lunare, dell'azzurro e del violetto. Occorre dettare norme regolamentari atte a garantire il mantenimento, per ogni colore, della propria tonalità cromatica, soprattutto nel caso in cui il colore viene filtrato attraverso una atmosfera assorbente (nebbia, caligine, rifrazione atmosferica dipendente da variazione della densità della aria, eccetera).

Devesi inoltre tener presente che in ogni caso occorre considerare la necessità di mantenere inalterata la efficienza della visibilità dei segnali, indicando, tra l'altro, i limiti di tolleranza nelle variazioni dei diagrammi fotometrici polari delle sorgenti luminose, e soprattutto evitando che si verifichi il così detto « effetto fantasma » determinato dall'illuminazione riflessa delle luci spente.

FLORENA. Recentemente questa Commissione ha approvato in sede deliberante un disegno di legge in virtù del quale è riservato allo Stato il diritto di esercitare la pubblicità sui beni demaniali e patrimoniali affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, anche quando la pubblicità stessa sia visibile o percettibile da strade comunali, provinciali e statali. Tale legge attribuisce alle ferrovie dello Stato la facoltà di esercitare la pubblicità; ora, non vorrei che, con la dizione dell'articolo 11, potessero sorgere confusioni.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La legge attuale non modifica la legge del 1959 che è stata richiamata. Vi potranno essere norme che, a un certo momento, dovranno essere coordinate con queste, ma è inutile oggi entrare in argomento, sia pure

con un richiamo alle norme regolamentari, perchè il regolamento non può modificare la legge. Attualmente noi votiamo il disegno di legge riguardante alcune modifiche alle norme sulla circolazione stradale, poi vi è la legge che riguarda la pubblicità in materia ferroviaria; nè alla Camera nè altrove v'è stata una iniziativa per modificare tale legge. Essa quindi resta in vigore, ed è pertanto inutile discuterla.

PRESIDENTE, *relatore*. Vorrei ora fare una precisazione a proposito dell'articolo 13 del nuovo Codice della strada.

Ricordo che l'articolo 13 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 13.

(*Segnali stradali*)

I segnali stradali sono di pericolo, di prescrizione e di indicazione.

Gli enti proprietari delle strade:

a) sono obbligati a porre fuori dei centri abitati i segnali di pericolo.

L'obbligo di porre sulle strade affluenti il segnale di « strada con diritto di precedenza » fa carico agli enti proprietari delle strade con precedenza.

Il segnale di passaggio a livello deve essere posto anche sulle strade che conducono a quella nella quale si trova il passaggio qualora dette strade sbocchino nel tratto compreso tra il passaggio a livello e il relativo segnale. Su un pannello rettangolare deve essere posta, qualora occorra, una indicazione aggiuntiva che denoti la direzione nella quale si trova il passaggio a livello.

In prossimità dei passaggi a livello situati su strade statali, ovvero provinciali o comunali a traffico intenso, debbono essere posti anche i segnali intermedi supplementari;

b) nei centri abitati curano l'apposizione dei segnali di pericolo ritenuti necessari;

c) sono obbligati a porre i segnali di prescrizione. L'obbligo di porre all'ingresso e all'uscita degli abitati, i segnali di inizio e fine di limitazione di velocità fa carico ai Comuni; quello di porre il segnale « arrestarsi all'incrocio » fa carico agli enti proprietari delle strade a favore delle quali è prescritta la fermata;

d) curano l'apposizione dei segnali di indicazione quando li ritengano opportuni. Hanno l'obbligo di porre prima e dopo i crocevia di strade entrambe a precedenza i segnali « termine della precedenza » e « strada con precedenza », a meno che su una delle due strade non sia stato posto il segnale arrestarsi al crocevia.

I Comuni sono obbligati a porre all'ingresso del centro abitato il segnale di località;

e) autorizzano l'impiego dei segnali che indicano posti ausiliari, escluso il segnale « posto di soccorso »; l'apposizione di tali segnali spetta agli esercenti i posti ausiliari.

I segnali stradali debbono essere tenuti in perfetta efficienza e, fuori dei centri abitati, debbono essere integrati da dispositivi a luce riflessa.

Per le autostrade in concessione gli obblighi previsti dal presente articolo fanno carico al concessionario.

Riguardo a questo articolo, vorrei osservare che la Commissione raccomanda che nel regolamento sia precisato che in ogni caso la segnalazione fissa (semaforica) risulti sempre tempestiva non soltanto nei riguardi del tempo psicotecnico della reazione visiva (semplice o multipla) del guidatore, ma soprattutto per la inderogabile necessità di ottenere sempre con sufficiente margine di tempo o di spazio il rispetto assoluto del segnale entro i limiti della visuale libera del guidatore e della velocità del veicolo, ricorrendo, ove necessario, nei casi più importanti, alla doppia segnalazione di preavviso ed imperativa, secondo le modalità e le distanze di installazione dei segnali previste dalla nota Convenzione di Ginevra.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il disegno di legge che è in corso di approvazione alla Camera dei deputati, relativo alla sistemazione delle strade statali di primaria importanza, prevede l'eliminazione di 325 passaggi a livello nelle strade nazionali. Gli altri passaggi a livello, in strade

secondarie, provinciali, ecc., saranno eliminati gradualmente.

PRESIDENTE, *relatore*. Altra precisazione vorrei fare a proposito dell'articolo 15 del nuovo Codice della strada che, come la Commissione ricorderà, è così formulato:

Art. 15.

(*Segnalazione dei passaggi a livello*)

Le barriere dei passaggi a livello debbono essere dipinte esternamente a strisce bianche e rosse, integrate da dispositivi a luce riflessa rossa. Alle barriere possono essere aggiunte una o più luci rosse, una delle quali in corrispondenza dell'estremità libera se trattisi di barriere che sbarrano solo la parte della carreggiata destinata alla circolazione nel senso di marcia.

Qualora le barriere dei passaggi a livello siano manovrate a distanza e non siano visibili per la loro ubicazione dal posto di manovra, i passaggi stessi debbono essere provvisti di un dispositivo di segnalazione acustica. eventualmente integrato con altro ottico, il quale avverta in tempo utile della chiusura delle barriere.

In caso di guasti ai meccanismi di chiusura dei passaggi a livello le barriere sono sostituibili con uno o più cavalletti che possono anche non chiudere tutta la carreggiata. I cavalletti debbono essere dipinti a strisce bianche e rosse, integrate da dispositivi a luce riflessa rossa. Le barriere sono altresì sostituibili con una bandiera rossa di giorno o con una luce rossa, manovrate dall'addetto alla custodia del passaggio a livello.

I passaggi a livello senza barriera debbono essere segnalati nella immediata vicinanza della strada ferrata con la croce di sant'Andrea, installata a cura e spese dell'esercente la ferrovia. Tale croce deve essere doppia se la linea ha due o più binari. Gli enti proprietari delle strade non hanno diritto a compenso per la eventuale occupazione del suolo.

Nei passaggi a livello senza barriere provvisti di segnalazione luminosa, questa indica l'avvicinarsi dei treni mediante due luci rosse lampeggianti alternativamente accompagnate da un segnale acustico, poste sulla destra della strada, possibilmente sullo stante della croce di sant'Andrea. Un'altra luce rossa lampeggiante o altre due luci rosse lampeggianti alternativamente possono essere poste sulla sinistra della strada quando le circostanze lo richiedano. Le luci possono essere rese visibili dalla parte posteriore.

I passaggi a livello provvisti di barriere che sbarrano solo la parte della carreggiata destinata alla circolazione nel senso di marcia debbono essere muniti della segnalazione luminosa indicata nel precedente comma.

Da entrambi i lati dei passaggi a livello senza barriere, esclusi quelli provvisti di segnalazione luminosa, deve essere assicurata una sufficiente visibilità della strada ferrata, tenendo conto in particolare della velocità massima dei treni.

Le opere necessarie per assicurare detta visibilità hanno carattere di pubblica utilità, nonchè di indifferibilità ed urgenza, ai fini dell'applicazione delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. In caso di contestazione decide in via amministrativa il Ministro dei trasporti.

I conducenti, approssimandosi a un passaggio a livello, debbono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.

Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere gli utenti della strada debbono essere in grado di fermarsi senza impegnare i binari, e, assicuratisi che nessun treno sia in vista, attraversare rapidamente i binari.

Gli utenti della strada non debbono attraversare un passaggio a livello quando siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere ovvero funzioni il dispositivo di segnalazione acustica o ottica che avverta della imminente chiusura delle medesime o siano in funzione i mezzi che eventualmente le sostituiscono, nè quando siano accese le luci rosse lampeggianti.

Chiunque viola le disposizioni dei commi nono e decimo è punito con l'ammenda da lire quattromila a diecimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma undicesimo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Il nuovo Codice della strada prescrive una segnaletica stradale adeguata, secondo le direttive stabilite dalla Convenzione di Ginevra, alle moderne esigenze della sicurezza stradale. A mio avviso però occorre in particolar modo disciplinare con mezzi moderni la sicurezza e l'efficienza dei particolari punti di intersezione tra strada ordinaria e ferrovia nella maniera più efficace, e non limitarci a stabilire una semplice definizione dei particolari segnali stradali di protezione dei passaggi a livello come si è ritenuto di fare nella Convenzione di Ginevra stessa; si deve in primo luogo e soprattutto imporre una disciplina del traffico complessivo che interessa i passaggi a livello stessi, considerati come un punto singolare molto delicato di intersezione tra strada ordinaria e strada ferrata, per rendere non soltanto sicure, ma anche funzionali entrambe le arterie di comunicazione. Faccio presente che in altre parti del nuovo Codice vengono stabilite delle disposizioni transitorie che limitano la durata di vita di quei veicoli che non corrispondono più alle norme del Codice stesso. Principio questo di un sano rinnovamento e di modificazione dell'imponente parco dei rotabili terrestri. Occorre però non limitarci ai veicoli, ma intervenire anche sulla durata transitoria di funzionamento di quei punti nevralgici della circolazione stradale che sono costituiti dai passaggi a livello ferroviari, fonte frequente di gravi sciagure che non sono più tollerabili e che occorre scongiurare. Ormai dobbiamo ritenere che la strada ferrata non può più avere la sua originaria prevalenza su quella ordinaria, determinata dal fatto che il traffico stradale di oltre mezzo secolo fa era esclusivamente a trazione animale e quindi lento, mentre quello ferroviario era meccanizzato e veloce. Attualmente la meccanizzazione stradale è del tutto equivalente a quella ferroviaria e quindi è necessario che i trasporti sulle due strade si trovino nelle stesse condizioni di regolarità e di sicurezza del traffico. Occorre perciò cominciare ad eliminare, oppure a rendere meno onerosi e più sicuri tutti i passaggi a livello che si trovino in particolari condizioni della circolazione. In altre parole non è più lecito, ad esempio, aumentare l'intensità della circolazione con l'aumento della frequenza dei treni su di una linea ferroviaria, lasciando inalterati gli originari sistemi di chiusura dei passaggi a livello ormai di tipo sorpassato, che vengono manovrati a mano e senza collegamenti efficienti di telecomando o di comunicazioni telefoniche dirette con gli enti ferroviari delle stazioni vicine, che sono preposti alla circolazione dei treni. Bisogna incominciare ad affermare che, allo stesso modo in cui il nuovo Codice stabilisce un termine fisso di tempo entro il quale i veicoli non più rispondenti alle moderne e nuove caratteristiche di circolazione debbono essere tolti dalle strade, anticipando in tal modo l'onere del loro ammortamento economico, che viene superato dall'obsolescenza tecnica, occorre incominciare a stabilire almeno in linea regolamentare lo stesso criterio anche per la ferrovia, che non deve più valersi indiscriminatamente del diritto unilaterale originario della precedenza assoluta e senza controllo per il passaggio nel punto di intersezione delle due strade. Anche in questo caso l'obsolescenza tecnica della ferrovia costituisce un permanente pericolo per il traffico stradale che occorre eliminare od almeno ridurre.

Si ritiene pertanto che si debba incominciare a prescrivere nel Codice della strada l'obbligo della ferrovia (da osservarsi d'accordo con gli esercenti della strada e in un congruo periodo di tempo) di provvedere, ove è possibile, alla eliminazione dei passaggi a livello, oppure, se del caso, all'automazione della manovra delle barre dei passaggi a livello, ogni qual volta il traffico di una delle due strade interessate (ordinaria o ferrata) superi un certo volume che non consenta più le prolungate soste di attesa ai veicoli stradali. Tale automazione deve raggiungere lo scopo, almeno negli incroci tra due strade di maggior importanza, di contenere il tempo di chiusura delle sbarre *nello stesso ordine di grandezza di quello attualmente previsto nella regolazione semaforica stradale negli incroci tra due itinerari* (al massimo dell'ordine cioè di poco più di un minuto). Ormai la tecnica della sicurezza ferroviaria ha fatto così decisivi progressi che una prescrizione del genere, che dichiari *obsolescenti* i mezzi strumentali delle vie di comunicazio-

ne di maggior traffico eserciti generalmente dallo Stato o da enti pubblici o da concessionari di pubblici servizi, deve venire attuata anche per ragioni di equità rispetto alle disposizioni del Codice che colpiscono, e giustamente, con adeguata severità i cittadini proprietari degli automezzi non più idonei alla moderna circolazione stradale.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* L'osservazione del Presidente è senz'altro pertinente, e riguarda ambedue le Amministrazioni. Posso aggiungere che sarà quanto prima presentato dal Governo alle Camere un disegno di legge sulle strade; come d'ora innanzi dovranno essere fatte, quali dovranno essere le distanze delle costruzioni, eccetera. Evidentemente in sede di discussione di tale disegno di legge dovranno essere risolte le questioni relative agli incroci tra le strade ferrate e le strade normali.

PRESIDENTE, *relatore.* Ringrazio il ministro Togni della assicurazione che sarà presto preso in esame questo problema, uno dei più delicati per quanto concerne il problema della sicurezza degli utenti della strada.

Do ora lettura del punto 4), dell'articolo 1 del disegno di legge:

4) Art. 16. — Il secondo comma è sostituito dal segnente: « Gli agenti, al fine di agevolare il traffico, possono far accelerare la marcia dei veicoli e possono far fermare o dirottare i veicoli che provengono da una determinata direzione ».

Ricordo che l'articolo 16 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 16.

(*Segnali manuali degli agenti preposti al traffico*)

I segnali manuali che gli agenti debbono effettuare per regolare il traffico sono i seguenti:

a) braccia distese orizzontalmente in direzione normale a quella di marcia, per evitare il passaggio;

b) braccia distese orizzontalmente lungo la direzione di marcia, per consentire il passaggio;

c) un braccio alzato verticalmente, il quale a tutti gli effetti ha il valore della luce gialla di cui all'articolo 17 lettera *c*).

Gli agenti possono fare accelerare la marcia dei veicoli e possono far fermare i veicoli che provengono da una determinata direzione, al fine di agevolare il traffico.

Chiunque viola le prescrizioni degli agenti che regolano il traffico è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Qualora il conducente di un veicolo prosegua la marcia nonostante l'agenti vieti il passaggio la pena è dell'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 4), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

CARUSO. Il secondo comma dell'articolo 16 dice, secondo l'emendamento testè approvato: « Gli agenti, al fine di agevolare il traffico, possono fare accelerare la marcia dei veicoli e possono far fermare o dirottare i veicoli che provengono da una determinata direzione ».

Il terzo comma dice poi: « Chiunque viola le prescrizioni degli agenti che regolano il traffico è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Ora, in tal modo, si espone chi, ad esempio, è lento o indeciso nello spostare la macchina, a dover pagare un'ammenda rilevante, e ciò non mi sembra giusto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* L'incertezza può voler dire la vita di una persona; chiunque è tardo o lento nella guida non deve circolare.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Del resto, con l'articolo 138, l'ammenda viene ridotta ad un sesto, qualora sia pagata entro un termine stabilito.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Il senatore Caruso ha chiesto la parola sull'articolo 17 del nuovo Codice della strada.

Ricordo che l'articolo 17 è così formulato:

Art. 17.

(*Segnali luminosi di circolazione*)

Le luci dei semafori installati per regolare il traffico sono di colore rosso, verde e giallo, ovvero soltanto di colore giallo, ed hanno il seguente significato:

a) luce rossa vieta il passaggio;

b) la luce verde consente il passaggio;

c) la luce gialla dopo la verde vieta di oltrepassare il segnale a meno che i veicoli si trovino così prossimi, al momento della accensione, che non possano più arrestarsi in condizioni di sicurezza sufficienti prima di avere oltrepassato il segnale stesso;

d) la luce gialla lampeggiante prescrive di usare prudenza e diminuire la velocità.

Qualora la luce rossa sia integrata da frecce verdi i conducenti di veicoli che si trovano in una determinata fila debbono seguire la direzione indicata dalla freccia.

La luce rossa può inoltre essere integrata da speciali segnali luminosi per consentire determinati passaggi di trams; anche la luce verde può essere integrata da speciali segnali luminosi per vietare determinati passaggi di trams.

Speciali segnali luminosi possono essere riservati ai pedoni.

I limiti dei salvagenti, coppe giratorie e simili, posti sulla carreggiata, possono essere segnalati con luci gialle o dispositivi a luce riflessa gialla; debbono essere segnalati quando l'illuminazione pubblica non li renda visibili.

I margini della carreggiata possono essere segnalati con dispositivi a luce riflessa; rossa quella di destra e bianca quella di sinistra.

Chiunque viola gli obblighi o i divieti indicati dai segnali luminosi di circolazione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Qualora il conducente di un veicolo prosegua la marcia nonostante il semaforo vieti il passaggio è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

C A R U S O . Al penultimo comma dell'articolo è detto: « Chiunque viola gli obblighi o i divieti indicati dai segnali luminosi di circolazione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Successivamente, l'ultimo comma dice: « Qualora il conducente di un veicolo prosegua la marcia nonostante il semaforo vieti il passaggio, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

Ora, come è possibile conciliare queste due disposizioni? Chi viola gli obblighi o i divieti indicati dai segnali luminosi è punito secondo il penultimo o secondo l'ultimo comma dell'articolo?

P R E S I D E N T E , *relatore*. Si tratta di due casi diversi. I segnali luminosi d'arresto obbligano a fermarsi tempestivamente nel punto indicato; chi non fa questo rientra nel caso previsto nel penultimo comma, mentre chi, non avendo fatto questo, prosegue nella corsa, rientra nel caso previsto nell'ultimo comma.

C A R U S O . Secondo me si stanno facendo acrobazie con queste norme penali.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Molte volte vediamo che le macchine passano quando i colori del semaforo si alternano. Vediamo, ad esempio, il verde e poi, subito dopo, il giallo: in quel momento una macchina può passare, ma non appena viene il segnale rosso si deve fermare. Se, per una svista, il conducente sorpassa il limite prescritto nonostante il divieto, l'infrazione rientra, come ha detto il Presidente, nel primo caso; se invece persiste nel passaggio, con la possibilità di causare incidenti gravi, rientra nella seconda ipotesi.

G O M B I . Al lume del buon senso la cosa è senz'altro così, ma nell'interpretazione data a un caso simile da un pretore o da altro

magistrato, la norma può benissimo essere impugnata.

C A R U S O . Propongo dopo il punto n. 4 dell'articolo 1 un emendamento aggiuntivo (4-*bis*) tendente alla soppressione dello ultimo comma dell'articolo 17 del nuovo Codice della strada.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Caruso.

(*Non è approvato*).

Dovrei ora fornire alla Commissione alcuni chiarimenti in ordine agli articoli 21, 24 e 25 del nuovo Codice della strada. Tali articoli, come si ricorderà, sono così formulati:

Art. 21.

(*Classificazione dei veicoli*)

I veicoli si distinguono in:

a) veicoli a braccia;
b) veicoli a trazione animale;
c) velocipedi;
d) ciclomotori;
e) motoveicoli;
f) autoveicoli;
g) filoveicoli;
h) rimorchi;
i) macchine agricole;
l) carrelli;
m) macchine operatrici.

Art. 24.

(*Ciclomotori*)

Ciclomotori sono i veicoli a motore con due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) cilindrata fino a 50 cmc;
b) potenza fino a CV 1,50;
c) peso del motore fino a kg. 16;
d) capacità di sviluppare su strada piana una velocità fino a 40 km all'ora.

Detti veicoli, qualora superino il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate nel precedente comma, sono considerati motoveicoli.

Art. 25.

(*Motoveicoli*)

I motoveicoli consistenti in veicoli a motore di cilindrata superiore a 50 cmc con due o tre ruote si dividono in:

a) motocicli e motocarrozzette; veicoli rispettivamente a due o tre ruote destinati al trasporto di persone;

b) motocarri: veicoli a tre ruote destinati al trasporto di cose;

c) motoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;

d) motoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici caratterizzati ai sensi della lettera *f*) dell'articolo 26.

I motoveicoli non possono superare metri 1,60 di larghezza, metri 4 di lunghezza e metri 2,50 di altezza. Il peso complessivo a pieno carico di un motoveicolo non può eccedere 15 quintali.

Confido che, in sede di regolamento, sarà tenuto conto dei rilievi che sto per fare.

Rilevo che la moderna tecnica della motorizzazione minore subisce un rapido e notevole sviluppo, non soltanto nel numero dei motoveicoli e dei ciclo-motori, ma anche nelle loro caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali. Dobbiamo affermare che questo campo, importante e sempre più vasto, della motorizzazione tende a sostituire non soltanto il trasporto a mezzo del velocipede, ma anche quello effettuato dai piccoli veicoli spinti a braccio od a trazione animale Pertanto occorre che l'interpretazione regolamentare dell'articolo 25 debba riuscire al massimo flessibile, soprattutto nel senso di non vincolare la caratteristica e quindi il successivo sviluppo costruttivo dei motoveicoli alla sola loro parte costruttiva, limitando a tre il numero delle ruote; vanno invece precisati i limiti della cilindrata (e perchè non aggiornarsi, dopo oltre 25 anni di una errata classificazione fiscale di motori a combustione interna, prendendone a

base la potenza?). Ricordo che a pari cilindrata la potenza può aumentare con il numero dei giri del motore o con apparecchi di sopralimentazione o surcompressione, e quindi a pari cilindrata si creano delle vere e proprie discriminazioni anche fiscali, a favore dei motori di potenza maggiore. Occorre in ogni modo stabilire i due estremi — minimo e massimo — della potenza (o cilindrata) dei motoveicoli. Si è invece indicato soltanto il limite minimo di cilindrata in 50 cmc., e quindi a mio avviso occorre che almeno il regolamento precisi che il limite massimo non deve superare, ad esempio, i 125 cmc. Riguardo alla parte costruttiva non sembra logico che si voglia aumentare il peso complessivo a carico di un motoveicolo da 15 a 25 quintali, senza lasciare adeguata elasticità di costruzione attuale e futura alla relativa carrozzeria, soprattutto richiesta per i piccoli trasporti di particolari merci. Tali motoveicoli possono essere costruiti come un sistema articolato costituito da una motrice a tre ruote e da un semi rimorchio a due ruote (in totale cinque ruote), del tipo di quelli già circolanti, ad esempio, in Inghilterra, e presentati all'ultimo Salone dell'automobile a Ginevra.

La disposizione transitoria prevista dall'articolo 146 per i motoveicoli, che ne consente la circolazione entro il tempo massimo di due anni dalla entrata in vigore del nuovo Codice, dovrebbe venire pertanto chiarita nel regolamento in modo da consentire che tali particolari autosnodati, che rispettino i limiti di peso e di potenza dei motoveicoli, siano da considerarsi assimilati a questa ultima categoria, pur circolando con la disciplina prescritta per gli autocarri. Ciò in analogia a quanto viene previsto nell'articolo 26 nel quale vengono elencati gli autoveicoli con almeno quattro ruote (due assi) tra i quali si comprendono anche (comma *g*) gli autotreni di due unità distinte che possono essere dotati di complessive dodici ruote (di tre assi per ogni veicolo) e cioè del triplo del minimo di ruote che li caratterizza; ed a quanto viene indicato nel comma *h*) per gli autoarticolati. Si deve anche osservare che il nuovo Codice, definendo e classificando i veicoli stradali in base al numero di ruote, e non a quello degli assi, dovrà anche tener conto che gli autoveicoli pesanti possono essere dotati di ben quattro ruote su di un solo asse posteriore (due ruote tra loro accoppiate per ogni estremità dell'assale).

OTTOLENGHI. Mi è stato fatto rilevare dalle ditte costruttrici di motoleggere che vi è una lacuna, perchè i ciclomotori vanno soltanto fino a 50 cmc. di cilindrata. Vi sarebbe, in sostanza, una lacuna dai 50 ai 125 cmc. Le ditte interessate dicono che la categoria delle motoleggere sparisce con questo Codice della strada!

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Nel predisporre il Codice della strada ci siamo dovuti ispirare alla Convenzione di Ginevra, al fine di avere un Codice a carattere internazionale. Le considerazioni dell'onorevole Presidente saranno tenute nella dovuta considerazione.

PRESIDENTE, *relatore.* Do ora lettura del punto 5) dell'articolo 1, relativo all'articolo 25 del nuovo Codice della strada, che ho prima ricordato:

5) Art. 25. — Al secondo comma, le parole: « quindici quintali » sono sostituite dalle altre: « venticinque quintali ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 5), di cui ho dato testè lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura dl punto 6) dell'articolo 1 del disegno di legge:

6) Art. 29. — Al primo comma — al termine della lettera *e*) — sono aggiunte le seguenti parole: « ad esse si applicano i limiti di sagoma e di peso, di cui all'ultimo comma dell'articolo 25 ».

Ricordo che l'articolo 29 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 29.

(*Macchine agricole*)

Le macchine agricole si dividono in:

1) semoventi:

a) trattrici agricole;

b) macchine operatrici agricole;

c) carrelli portatrattrici azionati dal motore della trattrice;

d) generatori di energia per uso agricolo;

e) motoagricole: veicoli destinati oltre che alla esecuzione di lavori agricoli, al trasporto, per conto delle aziende agrarie, di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonchè di macchine, attrezzature agricole e accessori funzionali per le lavorazioni meccanico-agrarie.

2) trainate:

a) macchine operatrici agricole;

b) generatori di energia per uso agricolo;

c) rimorchi agricoli: veicoli trainati da trattrici agricole destinati ai trasporti indicati nella lettera *e*);

d) carrelli attrezzi: veicoli accodati alle macchine operatrici agricole per le necessità funzionali delle stesse.

Il rimorchio agricolo di peso complessivo a pieno carico fino a 15 quintali si considera parte integrante della trattrice dalla quale è trainato.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 6) di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 7) dell'articolo 1 del disegno di legge:

7) Art. 32. — Al primo comma, le parole: « metri 3,80 » sono sostituite dalle altre: « metri quattro ».

Il terzo comma è sostituito dal seguente:

« La lunghezza dei rimorchi non deve eccedere metri 6 se ad un asse, metri 7,50 se a due assi, metri 8 se a tre o più assi; la lunghezza totale dell'autotreno non deve comunque eccedere metri 18 ».

Ricordo che l'articolo 32 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 32.

(*Sagoma limite*)

Ogni veicolo, compreso il suo carico, deve potersi inscrivere in una sagoma di metri 2,50 di larghezza e di metri 3,80 di altezza dal piano stradale.

La lunghezza totale, compresi gli organi di attacco, non deve eccedere 6 metri per i veicoli ad un asse, 10 metri per i veicoli a due assi e 11 metri per quelli a tre o più assi. Per gli autobus a due assi è consentita la lunghezza di 11 metri.

La lunghezza totale dei rimorchi, compresi gli organi di attacco, non deve eccedere metri 6 se sono ad un asse, metri 7,50 se a due assi, metri 8 se a tre o più assi.

Gli autoarticolati e gli autosnodati possono raggiungere la lunghezza massima di 14 metri.

Le estremità del fusello e del mozzo non debbono sporgere dal contorno esteriore del veicolo.

Sono eccettuati dalla disposizione del precedente comma le macchine operatrici, le macchine agricole, i carrelli e i veicoli a trazione animale sprovvisti di parafanghi o con la carrozzeria non sporgente dalle ruote, per i quali la massima sporgenza del mozzo o fusello rispetto al piano esterno del cerchione non deve superare 25 centimetri.

Chiunque circola con un veicolo che supera i limiti di sagoma stabiliti dal presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila.

Metto ai voti il punto 7), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Al n. 7 è stato presentato dai senatori Bardellini e Solari un emendamento tendente ad aggiungere, al terzo comma dell'articolo 32, nel testo ora approvato, dopo le parole: « metri 18 » le altre: « eccezion fatta per le coppie trebbianti nel periodo della trebbiatura ».

A mio avviso, tale emendamento riguarda una disposizione che può essere inclusa nel regolamento.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero dare una spiegazione al senatore Bardellini su un fatto che è stato chiarito in sede di Comitato ristretto, in modo da fugare qualsiasi preoccupazione.

Nel periodo della trebbiatura, qualsiasi mezzo necessario per i lavori agricoli può circolare con l'autorizzazione dell'Ispettorato dell'agricoltura.

Ci siamo preoccupati di questo perchè, nel periodo della trebbiatura, si vedono circolare trattori a rimorchio, imballatrici del fieno, eccetera, mentre ai sensi del nuovo Codice non sarebbe permesso. Si tratterà quindi di un trasporto eccezionale, per il quale l'Ispettorato dell'agricoltura darà l'autorizzazione.

Ma vi è un'altra cosa: in una determinata regione d'Italia si costruiscono macchine agricole che non rispondono ai requisiti stabiliti dal Codice; anche quelle potranno liberamente essere usate sino ad esaurimento, senza alcuna difficoltà. Si tratta, in sostanza, di una norma transitoria.

B A R D E L L I N I . In seguito ai chiarimenti dell'onorevole Sottosegretario, ritiriamo l'emendamento.

S A C C H E T T I . Un'osservazione, sempre in merito all'articolo 32: è consentita per gli autobus a due assi la lunghezza di undici metri, mentre tale lunghezza è vietata per i filobus a due assi. Logicamente, le aziende municipalizzate dei trasporti hanno sollevato obiezione in proposito. obiezione che a me sembra seria. Non vi è dubbio che per le aziende dei trasporti è notevolmente rilevante aver degli autobus che possono giungere a una lunghezza di undici metri anzichè filobus che al massimo possono giungere a dieci.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Questo è stato previsto perchè i filobus in generale sono destinati a trasporti nell'ambiente cittadino.

S A C C H E T T I . L'unico risultato di ciò sarà la maggior diffusione nei centri cittadini degli autobus, che sono più ingombranti e più pericolosi, anche per i passeggeri, mentre i filobus sono più stabili e mantengono la direzione di marcia, anche se hanno un certo volume. Non dobbiamo preoccuparci eccessivamente dei mezzi di trasporto pubblici nei centri, dobbiamo preoccuparci sopratutto della sicurezza, e l'esperienza dimostra che il filobus è molto più stabile dell'autobus.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* I filobus possono arrivare a undici metri se hanno tre assi; per gli autobus si è fatta un'eccezione, cioè si è consentita la lunghezza di undici metri anche se siano a due assi. Perchè questo? Perchè, come abbiamo detto, il filobus circola in una zona ristretta, mentre l'autobus circola in zone più vaste, sopratutto periferiche, decentrate, quindi abbisogna di una maggior capienza.

La regola era: dieci metri per i veicoli a due assi, undici per quelli a tre assi. L'eccezione è stata fatta solo per gli autobus, appunto perchè hanno una maggior autonomia. Questo, a prescindere dal fatto che se a Roma e in altre grandi città italiane si vorrà risolvere il problema della circolazione, ci si dovrà regolare come in tutte le capitali del mondo: nei centri cittadini dovranno circolare autobus e filobus sempre più piccoli, fino ad arrivare, come a Parigi, a Londra, a Berlino, ad usare veicoli di cinque o sei metri. Ci siamo preoccupati di questo, ma con la norma transitoria abbiamo consentito, fino ad esaurimento, che rimangano in uso i veicoli che già sono in circolazione.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* I filobus che superano i dieci metri sono molto pochi; la tendenza è quella di realizzare il minor ingombro possibile, e in cinque anni si potrà sistemare la cosa.

S A C C H E T T I . Potrei essere soddisfatto di quanto è stato detto se si stabilisse che, dopo i cinque anni, anche gli autobus non potranno superare i dieci metri. Invece, usando questo trattamento differenziale, non si avranno i risultati che si sperano.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Ancora una raccomandazione, che ritengo utile per una migliore stesura del regolamento: si ritiene

che sia opportuno precisare entro quali limiti delle dimensioni trasversali (larghezza) viene autorizzata la circolazione degli autosnodati della lunghezza massima di 14 metri. Si nota che viene autorizzata una larghezza massima fissa per tutti i veicoli pesanti, anche per gli autotreni, mentre non è previsto nulla che tenga conto dell'importanza che oggi assume la larghezza massima consentita in relazione al passo del veicolo (distanza tra due assi) ed al raggio minimo della curva che può venire percorsa. La regolamentazione di tali elementi consentirebbe di ridurre razionalmente (e con le modalità tecniche di valutazione ormai sanzionate dalla lunga esperienza ferroviaria internazionale) la larghezza del veicolo impiegato in relazione ai percorsi, specialmente cittadini.

La riduzione della larghezza del veicolo in relazione alla sua lunghezza ed alla curva di minor raggio della strada che deve percorrere, in modo da ottenere una iscrizione corretta entro i limiti previsti dalla sagoma in rettifilo, potrebbe estendersi con futuro vantaggio notevole nei pubblici servizi urbani su strade a curve ristrette, dove non dovrebbero peraltro transitare i veicoli della massima sagoma ammessa dal nuovo Codice, bensì quelli con sagoma adeguatamente ridotta in relazione al minimo raggio di curva della strada percorsa.

In definitiva il regolamento dovrebbe prescrivere il divieto di circolazione (con apposita segnaletica normale) di veicoli che abbiano una determinata larghezza e lunghezza su strade con curve inferiori a quelle ammissibili per una corretta iscrizione dei veicoli stessi; ed in tal caso occorrerebbe, ove possibile, fare una oculata distinzione tecnica dei diversi tipi di autoveicoli pesanti (con o senza rimorchio, od articolati, per merci o per passeggeri).

Do ora lettura del punto 8) dell'articolo 1 del disegno di legge:

8) Art. 33. — Al quarto comma, le parole: « non può raggiungere » sono sostituite dalle altre: « può raggiungere ».

Al sesto comma, le parole: « 80 quintali » sono sostituite dalle altre: « 100 quintali ».

All'ultimo comma, dopo le parole: « che supera », sono aggiunte le altre « salvo quanto disposto all'articolo 121 ».

Ricordo che l'articolo 33 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 33.

(*Pesi massimi*)

Il peso complessivo a pieno carico di un veicolo, costituito dal peso del veicolo in ordine di marcia e da quello del suo carico, non può eccedere 50 quintali per i veicoli ad un asse, 80 quintali per quelli a due assi e 100 quintali per quelli a tre o più assi.

Il peso complessivo a pieno carico di un rimorchio ad un asse non può eccedere 60 quintali.

Il peso complessivo a pieno carico di un autoveicolo, filoveicolo o rimorchio a due assi non può eccedere 100 quintali e se a tre o più assi 120 quintali.

Quando uno dei veicoli menzionati nel precedente comma sia munito di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada non sia superiore a otto chilogrammi per centimetro quadrato e quando, se trattisi di veicoli a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad un metro, il peso complessivo a pieno carico del veicolo non può raggiungere 140 quintali se a due assi, 180 quintali se a tre assi e 220 quintali se a quattro o più assi. Qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani il peso complessivo a pieno carico può raggiungere 150 quintali se a due assi e 190 quintali se a tre assi.

Il peso complessivo a pieno carico di un autoarticolato o di un autosnodato può raggiungere 145 quintali e, quando concorrano le condizioni indicate nel comma quarto, può raggiungere 180 quintali se a tre assi, 280 quintali se a quattro assi e 320 quintali se a cinque o più assi.

Qualunque sia il tipo di autoveicolo, filoveicolo o rimorchio il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare 80 quintali ed in corrispondenza di

due assi contigui a distanza inferiore di 2 metri fra loro non può superare 145 quintali complessivamente.

Chiunque circola con un veicolo che supera i limiti di peso stabiliti dal presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila.

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti il punto 8), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Vorrei fare un'osservazione di carattere generale.

È stata approvata or ora una opportuna modifica al sesto comma dell'articolo 33, con la quale è stato aumentato da 80 a 100 quintali il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato per gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi. Non voglio entrare nel merito, ma domando se si farà in modo, col regolamento di attuazione, che, aumentato il peso massimo di un veicolo, rimanga inalterata e costante la sicurezza della sua circolazione, nel senso che rimanga costante l'efficienza della frenatura e della manovra; occorre potersi fermare nei limiti della visuale libera, manovrare e sterzare nei limiti della possibilità di manovra, e accelerare nei limiti di sicurezza. Non intendiamo vincolare nè la velocità nè il peso, ma tengano conto particolarmente i tecnici che presiedono all'efficienza dell'omologazione del collaudo, che è concetto fondamentale l'inalterata sicurezza della circolazione, qualunque sia il peso e la velocità dei veicoli.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Primo elemento direttivo del Codice, e quindi anche della sua applicazione e del regolamento, deve essere la sicurezza; prima della convenienza vi è la sicurezza.

PRESIDENTE, *relatore.* Do lettura del punto 9) dell'articolo 1 del disegno di legge:

9) Art. 36. — Al primo comma, sono premesse le seguenti parole: « Nei casi previsti dall'articolo 109, primo comma ».

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque circola con un veicolo a trazione animale o con una slitta, non provvisto dei dispositivi di segnalazione visiva, nei casi in cui l'uso dei medesimi è prescritto, ovvero con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Ricordo che l'articolo 36 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 36.

(*Disposizioni di segnalazione visiva dei veicoli a trazione animale e delle slitte*)

I veicoli a trazione animale e le slitte debbono essere muniti di una o due luci bianche, dirette avanti, e rosse, dirette all'indietro; posteriormente debbono essere muniti di uno o due dispositivi a luce riflessa rossa.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale nel quale alcuno dei dispositivi di segnalazione visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 9) di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 10) dell'articolo 1 del disegno di legge:

10) Art. 39. — È sostituito dal seguente:

« I veicoli a trazione animale debbono essere muniti di una targa contenente la indicazione del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, del peso complessivo a pieno carico consentito nonchè della larghezza dei cerchioni.

La targa deve essere rinnovata solo quando occorre modificare alcuna delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non siano più chiaramente leggibili.

La fornitura delle targhe è riservata al Ministero dei lavori pubblici che le distribuisce tramite i comuni, i quali le consegnano agli interessati completate delle indicazioni stabilite dal comma primo. Per tale servizio l'interessato corrisponderà al comune la somma di lire cento.

I veicoli a trazione animale sono immatricolati in apposito registro del comune di residenza del proprietario.

I comuni possono stabilire, con deliberazione del Consiglio comunale, speciali disposizioni per le targhe dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico per il trasporto di persone.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non munito della targa prescritta è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma secondo ovvero quelle adottate ai sensi del comma quinto è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per veicoli a trazione animale, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila, salvo che il fatto costituisca più grave reato ».

Ricordo che l'articolo 39 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 39.

(*Targhe di veicoli a trazione animale*)

I veicoli a trazione animale debbono recare una targa conforme al modello stabilito dal Ministero dei lavori pubblici e contenente l'indicazione del proprietario, del Comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, del peso complessivo a pieno carico consentito, nonchè della larghezza dei cerchioni.

La targa deve essere rinnovata solo quando occorra modificare alcuna delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non siano più chiaramente leggibili.

La fabbricazione e la vendita delle targhe dei veicoli a trazione animale possono essere riservate allo Stato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro per il tesoro. In caso di riserva, il Ministro per i lavori pubblici può affidarle in concessione.

I veicoli a trazione animale sono immatricolati in apposito registro del Comune di residenza del proprietario.

I Comuni possono stabilire con deliberazione del Consiglio speciali disposizioni per le targhe dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico per il trasporto di persone e di veicoli a braccia.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non munito di targa, o munito di targa non propria del veicolo o non conforme al modello è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma secondo del presente articolo ovvero quelle adottate ai sensi del comma quinto, è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Qualora la fabbricazione e la vendita delle targhe siano state riservate allo Stato, chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per i veicoli a trazione animale, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a un mese a con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila, salvo che il fatto costituisca più grave reato.

C A R U S O . Al sesto comma dell'articolo 39, nel nuovo testo di cui al punto 10), è comminata un'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila per chiunque circoli con un veicolo a trazione animale non munito della targa prescritta. Ora, a me sembra che questa pena sia veramente esagerata, anche se si mette in correlazione con quella comminata per la circolazione dell'automobile senza targa, prevista nell'articolo 66, che va da lire venticinquemila a lire centomila. A me sembra che non vi sia proporzione fra le due ammende, e propongo pertanto che il sesto comma dell'articolo 39, nel nuovo testo, sia emendato nel senso di sostituire alle parole « da lire cinquemila a lire ventimila », le parole « da lire mille a lire cinquemila ».

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Caruso.

(*Non è approvato*).

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il punto 10), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 11) dell'articolo 1 del disegno di legge:

11) Art. 40. — Al primo comma, dopo le parole iniziali: « I velocipedi debbono essere muniti », sono aggiunte le altre: « di pneumatici nonchè: ».

All'ultimo comma, dopo le parole: « con un velocipede », sono aggiunte le altre: « senza pneumatici o ».

Ricordo che l'articolo 40 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 40.

(*Dispositivi di frenatura e dispositivi di segnalazione acustica e visiva dei velocipedi*)

I velocipedi debbono essere muniti:

a) per la frenatura: di due dispositivi indipendenti ad azione pronta ed efficace che agiscano l'uno sulla ruota anteriore a l'altro sulla ruota posteriore;

b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di una luce bianca o gialla; posteriormente di una luce rossa e di un dispositivo a luce riflessa rossa. Inoltre i pedali debbono essere muniti di dispositivo a luce riflessa gialla.

Le disposizioni previste nelle lettere *b*) e *c*) non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive.

Chiunque circola con un velocipede nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 11), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

In merito all'articolo 42 del nuovo Codice della strada, vorrei formulare alcuni rilievi. Ricordo che l'articolo 42 è così formulato:

Art. 42.

(*Dispositivi di frenatura degli autoveicoli e dei filoveicoli*)

Gli autoveicoli e i filoveicoli debbono essere muniti:

a) di un dispositivo di frenatura di servizio che, agendo su tutte le ruote, permetta di regolarne la marcia e di arrestarli in modo rapido ed efficace, quali che siano le condizioni del carico e la pendenza della strada;

b) di un dispositivo di frenatura di soccorso che consenta l'arresto in uno spazio ragionevole nel caso di insufficienza del dispositivo di frenatura di servizio;

c) di un dispositivo di frenatura di stazionamento che li mantenga bloccati anche in assenza del conducente e su strada in pendenza.

Negli autotreni il cui rimorchio sia destinato al trasporto di persone, negli autotreni e negli autoarticolati il cui rimorchio o semirimorchio sia di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e negli autosnodati il dispositivo di frenatura di servizio deve essere continuo e automatico.

Chiunque circola con un autoveicolo o un filoveicolo nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolarmento è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Sulla codificazione dei dispositivi di frenatura occorre richiamare in particolare l'attenzione dei compilatori del regolamento.

In primo luogo occorre precisare che quando si tratta, come nel caso attuale, di realiz-

zare tre dispositivi di frenatura, è necessario che si definiscano gli elementi tecnici e funzionali della loro interdipendenza; in secondo luogo occorre garantire che in ogni caso un eventuale guasto o mancanza di efficienza di uno di essi, non menomi immediatamente la sicurezza della marcia e consenta sempre al guidatore di ottenere l'arresto del veicolo. Il guasto cioè deve verificarsi sempre nel senso della sicurezza della marcia e quindi con segnalazione adeguata di avvertimento del guidatore. Occorre inoltre precisare che, pur essendo prescritti tre distinti dispositivi, essi possano tutti agire sullo stesso elemento frenante unico ed essenziale (ceppo del ferodo sul disco della ruota) e che anche i comandi del freno possano avere alcuni elementi comuni. Valgano al riguardo le norme ormai accettate in campo internazionale sulla frenatura dei veicoli ferroviari, e sulla interdipendenza e sulla efficienza dei dispositivi di frenatura, qualunque sia il peso e la velocità del veicolo, in modo da garantire in ogni caso il suo arresto entro i limiti dello spazio di arresto prescritto, che nel caso stradale deve venire sostituito da quello relativo alla visuale libera del guidatore.

Poichè negli emendamenti approvati al nuovo Codice sono stati modificati in aumento il carico assiale (fino a 100 quintali) e la velocità massime consentite, occorre precisare che i veicoli che superano un determinato peso (ad esempio i 50 quintali) debbono essere dotati di un opportuno dispositivo automatico di frenatura (servofreno), allo scopo di ottenere sempre la massima utilizzazione della aderenza disponibile (100 quintali di carico richiedono uno sforzo frenante massimo, per l'aderenza utilizzabile nelle più sfavorevoli condizioni della strada, di almeno 50 quintali). Inoltre occorre dotare tutti i veicoli pesanti di un adeguato servosterzo che mantenga inalterata ed efficiente la così detta « nervosità » del veicolo (attitudine alle manovre) evitando che al guidatore venga richiesto uno sforzo troppo prolungato per la manovra del volante (non superiore ad esempio ai 20 kg.) e che il costruttore sia obbligato a demoltiplicare la manovra dello sterzo con una sua manovra prolungata (due o tre giri del volante per la massima sterzata) ciò che rallenta pericolosamente la manovra stessa, specialmente se improvvisa ed effettuata a velocità elevata (caso dello scoppio di pneumatico di una ruota dell'asse di guida che sia troppo caricato soprattutto per il sovraccarico dinamico a cui va soggetto l'asse anteriore di guida all'atto di una energica frenata dell'intero veicolo).

Occorre infine chiarire tecnicamente che cosa si intende per « arresto del veicolo *in uno spazio ragionevole* » e per « frenatura di soccorso » cattive traduzioni tecniche di un testo francese. L'espressione « spazio ragionevole » è difatti la letterale traduzione di una analoga espressione dell'allegato n. 6 della nota Convenzione di Ginevra del 19 settembre 1949 (cap. I - *Freinage*). L'arresto del veicolo *sur une distance raisonnable* del Codice ginevrino ha formato oggetto di una mia critica anche in quell'epoca, quando seguivo direttamente i lavori della Conferenza sia perchè mi sono sempre occupato di freni, di veicoli terrestri, stradali e ferroviari, soprattutto in consessi internazionali ed in prove di frenatura, sia perchè a quell'epoca ero Ministro dei trasporti. Analogamente dicasi per la letterale traduzione della definizione del *frein de secours* che deve almeno venire chiarita in adeguato termine tecnico della nostra lingua, nel regolamento di attuazione del nuovo Codice della strada (come, ad esempio, freno di riserva).

MAGLIANO. Uno dei primi punti su cui ha insistito la Commissione di giustizia è stato quello della necessità di chiarire cosa si intende per « spazio ragionevole ». Occorre quindi precisarlo in qualche modo.

PRESIDENTE, *relatore*. « Spazio ragionevole » come ho detto, tecnicamente significa lo spazio necessario a frenare con sicurezza, qualunque sia la velocità e il peso, nel senso di poter garantire l'arresto entro i limiti della visuale del veicolo; questa è la frase internazionale.

DE UNTERRICHTER. Penso che una soluzione pratica, allo stato attuale della

produzione, sarebbe quella di prescrivere che la funzione di due di questi freni può essere assommata in un unico organo, purchè ritenuto sufficiente nei collaudi.

B U I Z Z A . La Convenzione di Ginevra del 1949 parla proprio di una *distance raisonnable.*

P R E S I D E N T E , *relatore.* È, appunto, una cattiva traduzione.

Do lettura del punto 12) dell'articolo 1 del disegno di legge:

12) Art. 44. — Al titolo, la parola: « veicoli » è sostituita dall'altra: « motoveicoli ».

Ricordo che l'articolo 44 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 44.

(*Dispositivi di frenatura dei veicoli e dei ciclomotori*)

I motoveicoli e i ciclomotori con due ruote debbono essere muniti di due dispositivi di frenatura indipendenti che agiscano uno sulla ruota anteriore e l'altro sulla ruota posteriore.

Nei motoveicoli con tre ruote, ottenuti aggiungendo un elemento laterale ad un motociclo, sono sufficienti i dispositivi di frenatura di quest'ultimo.

Tutti gli altri motoveicoli e i ciclomotori con tre ruote debbono essere muniti di due dispositivi di frenatura indipendenti tali da consentire nel complesso la frenatura di tutte le ruote.

I dispositivi di frenatura debbono permettere di arrestare il veicolo in modo rapido ed efficace.

I veicoli indicati nel comma terzo debbono essere muniti di un dispositivo di frenatura di stazionamento che li mantenga bloccati anche in assenza del conducente e su strada in pendenza.

Chiunque circola con un motoveicolo o un ciclomotore nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 12), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Sull'articolo 45 del nuovo Codice della strada il senatore Buizza vorrebbe esporre alcune considerazioni. Ricordo che l'articolo 45 è così formulato:

Art. 45.

(*Disposizioni di segnalazione visiva e di illuminazione*)

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori e i filoveicoli debbono essere muniti anteriormente di luci di posizione bianche o gialle; posteriormente di luci di posizione rosse; i rimorchi debbono essere muniti anteriormente di dispositivi a luce riflessa bianca e posteriormente di luci di posizione rosse.

Detti veicoli debbono altresì essere muniti posteriormente di dispositivi a luce riflessa rossa.

Gli autoveicoli, i motoveicoli e i filoveicoli debbono essere muniti di proiettori emittenti fasci di luce bianca o gialla oppure bianca e gialla idonei ad assicurare l'illuminazione a grande portata della strada, con eliminazione dell'abbagliamento in fase di incrocio. È consentita l'applicazione di proiettori fendinebbia a luce anabbagliante e di proiettori per la retromarcia a luce bianca anabbagliante.

I ciclomotori debbono essere muniti soltanto di proiettori a luce anabbagliante.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi debbono essere muniti di luci di arresto rosse, visibili da tergo che si accendono quando il conducente azioni il comando del dispositivo di frenatura di servizio.

Gli autoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendi e le autoambulanze possono essere muniti di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu.

Gli autoveicoli, i filoveicoli, i rimorchi, i veicoli su rotaie che circolano in sede promi-

scua e i motoveicoli, esclusi quelli asimmetrici e i motocicli, debbono essere muniti di indicatori di direzione; tali indicatori debbono emettere luce lampeggiante bianca in avanti e arancione lateralmente e all'indietro.

Gli autoveicoli che hanno dimensioni eccezionali debbono essere muniti anteriormente di luci di ingombro bianche e posteriormente di luci di ingombro rosse; i rimorchi che hanno dimensioni eccezionali debbono essere muniti posteriormente di luci di ingombro rosse.

I rimorchi debbono essere muniti di dispositivi laterali a luce riflessa arancione.

La targa posteriore di riconoscimento deve essere illuminata con luce bianca.

Chiunque circola con un veicolo mancante di alcuno dei prescritti dispositivi di segnalazione visiva o di illuminazione o nel quale alcuno dei dispositivi di cui il veicolo medesimo è munito non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

BUIZZA. Al terzo comma dell'articolo, mi sembra sarebbe stato opportuno stabilire, per i fanali di tutti i veicoli, un'altezza unica dal piano stradale; succede spesso, infatti, che, viaggiando in macchina, siano proprio i fanali dei camions quelli che abbagliano. Se non è possibile stabilire per tutti la medesima altezza, almeno sia fissato un limite massimo di altezza.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Prendiamo nota della raccomandazione del senatore Buizza, che è molto giusta; assicuro che in sede di omologazione dei tipi sarà tenuta presente.

PRESIDENTE, *relatore.* Vi è un altro fatto da rilevare, che è una conseguenza dell'uso degli abbaglianti: è stato osservato, con certezza, che l'abbagliante stanca psicotecnicamente l'uomo, nel senso che le sue reazioni allo stimolo esterno diventano più lente perchè l'abbagliamento stanca la vista.

Per quanto concerne, poi, l'articolo 47 del Codice della strada, il senatore Focaccia vorrebbe chiedere alcuni chiarimenti.

Ricordo che l'articolo 47 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 47.

(*Dispositivi silenziatori, per la retromarcia e per il fermo*)

Gli autoveicoli, i motoveicoli e i ciclomotori debbono essere muniti di un dispositivo idoneo a ridurre il rumore emesso dal motore.

Gli autoveicoli e i motoveicoli di peso a vuoto superiore a 350 chilogrammi, nonchè i filoveicoli debbono essere muniti di un dispositivo per la retromarcia.

Gli autoveicoli, i filoveicoli e rimorchi di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali debbono avere in dotazione cunei che impediscano il movimento del veicolo quando venga meno l'azione dei dispositivi di frenatura.

Chiunque circola con un veicolo nel quale il dispositivo silenziatore manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque circola con uno dei veicoli indicati nei commi secondo e terzo, mancante del dispositivo per la retromarcia o non dotato di cunei è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

FOCACCIA. Domando per quale ragione all'articolo 47 si parla, nell'ultimo comma, di ammenda da lire quattromila a lire diecimila per chi circoli con i veicoli ivi indicati mancanti del dispositivo per la retromarcia o non dotati di cunei, mentre, all'articolo 112, per chi ha i segnalatori difettosi è prevista un'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Potrebbe essere una ragione di comportamento; la violazione che riguarda il comportamento è ritenuta più grave, mentre quella che si riferisce alla dotazione è ritenuta meno grave.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* È una questione di volontà. L'uno è un fatto

che, in un certo senso, può dirsi involontario; nell'altra ipotesi, invece, siamo nel campo della volontà. L'articolo 112 dice:

« Durante la circolazione si debbono evitare rumori molesti causati sia dal modo di guidare i veicoli, specialmente se autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori, sia dal modo come è sistemato il carico e sia da altri atti connessi con la circolazione stessa.

Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza e non deve essere alterato.

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

Chi ha in regola il suo apparecchio silenziatore, e viola tali disposizioni, le viola involontariamente.

Dovete tener presenti, ad esempio, le motociclette in genere, che sono rumorosissime: l'Ispettorato provvede ai collaudi. Ora, quando delle motociclette sono troppo rumorose, ciò significa che, o per mancata manutenzione, o spontaneamente, il proprietario ha alterato il dispositivo silenziatore, e questo è un fatto di cui è manifesta la volontarietà.

Non c'è quindi da preoccuparsi: l'essenziale è che si riesca ad evitare il troppo rumore. Voi sapete come, talvolta, all'estero si fa propaganda contro il turismo in Italia dicendo « l'Italia comincia a Chiasso »!

P R E S I D E N T E , *relatore*. Do lettura del punto 13) dell'articolo 1 del disegno di legge:

13) Art. 51. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 70 quintali debbono avere il posto di guida a destra ».

Ricordo che l'articolo 51 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 51.

(*Posto di guida*)

Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 40 quintali debbono avere il posto di guida a destra.

Chiunque circola con uno degli autoveicoli indicati nel precedente comma non avente il posto di guida a destra è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 13), di cui ho già dato lettura.

Do ora lettura del punto 14) dell'articolo 1 del disegno di legge:

14) Art. 52. — Al secondo comma, le parole: « in conformità dell'articolo 54 » sono sostituite dalle altre: « in conformità dell'articolo 53 ».

Ricordo che l'articolo 52 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 52.

(*Dati di identificazione*)

Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi debbono portare impressi, in punti facilmente visibili, la marca della casa costruttrice, il tipo del veicolo ed il numero di identificazione del telaio.

I veicoli di tipo omologato in conformità dell'articolo 54 debbono portare anche il numero d'ordine della serie del tipo omologato.

Nei casi in cui il numero di identificazione del telaio sia contraffatto, alterato, manchi o sia illegibile, deve essere impresso a cura dell'Ispettorato della motorizzazione civile un numero distintivo, preceduto e seguito dal marchio con punzone dell'Ispettorato stesso.

Chiunque contraffà, altera, cancella o rende comunque illeggibile il numero di identificazione del telaio di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio è punito con l'arresto da tre a sei mesi salvo che il fatto costituisca più grave reato.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 14), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 15) dell'articolo 1, sul disegno di legge:

15) Art. 53. — Dopo il primo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Per i ciclomotori costituiti da un normale velocipede e da un motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cmc., l'omologazione è limitata al solo motore ».

Al secondo comma, dopo le parole: « la fabbrica costruttrice dei veicoli », sono aggiunte le altre: « o motori » e, dopo le parole: « attestanti che il veicolo », le altre: « o il motore ».

Ricordo che l'articolo 53 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 53.

(*Omologazione del tipo*)

Gli autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e rimorchi prodotti in serie in Italia sono soggetti ad omologazione del tipo. Questa ha luogo in seguito all'esame del medesimo da parte del Ministero dei trasporti, il quale ne accetta la corrispondenza alle caratteristiche di legge e rilascia alla fabbrica costruttrice un certificato che contiene la sommaria descrizione di tutti gli elementi che caratterizzano il veicolo.

La fabbrica costruttrice di veicoli di tipo omologato rilascia all'acquirente una formale dichiarazione, attestante che il veicolo è conforme al tipo omologato in tutte le sue parti e redatta su modello fornito dal Ministero dei trasporti. Di tale dichiarazione la fabbrica che la rilascia assume piena responsabilità civile e penale.

Il Ministero dei trasporti ha facoltà di sottoporre in qualsiasi momento ad accertamenti di controllo i veicoli di tipo omologato in circolazione non soggetti all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 54.

Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno stabiliti i documenti da produrre a corredo della domanda di omologazione e le modalità di esecuzione dell'esame del tipo degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori e dei rimorchi.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 15), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

I senatori Cervellati, De Luca, Solari, Sacchetti, Gombi, Bardellini e Ottolenghi hanno presentato dopo il punto 15) dell'articolo 1, un punto 15)-*bis*, relativo all'articolo 57 del nuovo Codice della strada, del seguente tenore:

Nel primo comma, alla lettera *b*), dopo la parola « motoveicoli » aggiungere « con o senza conducente » sopprimendo il resto;

Sopprimere la lettera *c*).

Nel terzo comma, sopprimere le parole « l'autorizzazione è rilasciata in base a nulla osta del Prefetto ».

Al sesto comma, dopo le parole: « trasporto di cose » aggiungere « ovvero adibisce a trasporto per conto terzi un veicolo destinato al trasporto per conto proprio ».

Ricordo che l'articolo 57 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 57.

(*Uso degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi*)

Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi possono essere destinati ai seguenti usi:

1) uso privato:

a) per trasporto di persone;

b) per trasporto di persone con autovetture o motoveicoli da locare senza conducente;

c) per trasporto di persone con autoveicoli o motocarrozzette da noleggiare con conducente;

d) per trasporto di cose;

e) per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;

f) per trasporto promiscuo di persone e di cose;

g) per traino;

h) per uso speciale o per trasporti specifici;

2) uso pubblico:

a) per trasporto di persone o di cose in servizio da piazza;

b) per trasporto di persone o di cose in servizio di linea.

Previa autorizzazione dell'Ispettorato della motorizzazione civile gli autobus destinati a noleggio con conducente possono essere impiegati, in via eccezionale, in servizio di linea e viceversa.

Previa autorizzazione dell'Ispettorato, gli autocarri possono essere impiegati, in via eccezionale, per il trasporto di persone; l'autorizzazione è rilasciata in base a nulla osta del Prefetto.

Chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso, o a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso, a meno che si tratti di veicoli destinati al trasporto di cose, ovvero, senza l'autorizzazione prevista dal comma secondo, adibisce a noleggio con conducente un autobus destinato a servizio di linea, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque adibisce a trasporto promiscuo un veicolo destinato a trasporto non contemporaneo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque adibisce ad uso pubblico un veicolo destinato ad uso privato, ovvero adibisce un veicolo ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione, ovvero, senza l'autorizzazione prevista dal comma terzo, adibisce a trasporto di persone un veicolo destinato a trasporto di cose, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito abusivamente a noleggio con conducente quando il noleggiatore, senza il titolo prescritto, compie uno o più viaggi ordinati dal noleggiatore; si intende adibito abusivamente ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio da piazza quando l'esercente, senza il titolo prescritto, offrendo i suoi servizi a chicchesia, compie uno o più percorsi ordinati dal richidente il servizio; si intende adibito abusivamente ad uso pubblico per trasporti di persone in servizio di linea quando l'esercente, senza il titolo prescritto, compie una o più corse per destinazione fissa e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone, ed anche se l'offerta sia fatta a mezzo di dipendenti o incaricati dal vettore.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ho attentamente esaminato gli emendamenti proposti. Devo anzitutto osservare che il servizio di noleggio di autovetture con conducente ha caratteristiche e finalità proprie. Nell'esercizio di noleggio con conducente occorre la licenza del Comune, che viene rilasciata entro un limite numerico determinato dall'Amministrazione comunale ed approvato dal Ministero dei trasporti, in relazione alle effettive esigenze dei traffici.

Se non ci fosse questo contingente, il numero degli autoveicoli da noleggio aumenterebbe oltre il necessario, con grave danno di quelli che lavorano nel settore. Occorre, perciò, di volta in volta stabilire il numero delle licenze. È, cioè, una questione di numero; da ciò discende che non è ammissibile la destinazione delle autovetture ad entrambi gli usi, vale a dire al noleggio con conducente e alla locazione senza conducente. Infatti, quelle adibite a locazione senza conducente non potrebbero essere impiegate nei servizi di noleggio con conducente, senza svuotare di contenuto tutta la disciplina dei trasporti per questi ultimi servizi, che sono contingentati, e che, se adibiti indifferentemente anche a locazione senza conducente, verrebbero ad essere distolti dal soddisfacimento di quelle specifiche esigenze di trasporto per cui furono rilasciate le apposite licenze entro determinati quantitativi numerici.

Qui, in definitiva, più che di esaminare settore per settore, si tratta di armonizzare l'uno con l'altro. Abbiamo una quantità di servizi, di autobus, di filobus, ferrotranviari, di autovetture pubbliche, di taxi, una quantità di servizi che naturalmente devono essere equilibrati affinchè, a un dato momento, non si verifichi che il traffico si sposti verso determinati settori senza soddisfare l'equilibrio generale.

GOMBI. Mi permetto di insistere negli emendamenti presentati. Si tratta di persone che potrebbero svolgere la loro attività in condizioni di maggior sicurezza economica di gestione se, invece di dover sottostare a tanti limiti e divieti, potessero gestire il servizio di automezzi e a una condizione e all'altra. Credo sia sufficientemente intuibile il motivo per il quale viene sostenuto un emendamento come questo. Pertanto, insisto su di esso.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto in votazione la prima delle modificazioni proposte, con il punto 15)-*bis* dai senatori Cervellati ed altri, al primo comma dell'articolo 57:

« Lettera *b*) - dopo la parola "motoveicoli" aggiungere "con o senza conducente" sopprimendo il resto ».

(*Non è approvata*).

Metto ora ai voti la seconda modificazione proposta dai senatori Cervellati ed altri con il punto 15)-*bis*, sempre al primo comma dell'articolo 57:

« Lettera *c*) - sopprimere ».

(*Non è approvata*).

GOMBI. Relativamente alla terza modificazione proposta chiediamo la soppressione della frase « l'autorizzazione è rilasciata in base a nulla osta del Prefetto » perchè riteniamo che in questa circostanza il rappresentante dell'esecutivo possa fare (e ci sono state in passato le prove di quel che stiamo sostenendo) tali e tante discriminazioni nella concessione di questa autorizzazione che agiterebbero fortemente, come in realtà hanno fatto, l'opinione pubblica; infatti verso l'autorità prefettizia v'è della prevenzione vera e propria. Noi sosteniamo che sarebbe norma di equità la soppressione di questa autorizzazione rilasciata soltanto dal Prefetto; voi sapete quale è stata la nostra posizione in rapporto al Prefetto su tutte le norme del nuovo Codice che a lui si riferiscono. Preghiamo i colleghi di considerare con serenità questa proposta e di votare il nostro emendamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti la terza modificazione proposta dai senatori Cervellati ed altri, con il punto 15)-*bis*, al terzo comma dell'articolo 57, alla quale il Governo è contrario:

« Sopprimere le parole: "l'autorizzazione è rilasciata in base a nulla osta del Prefetto" ».

(*Non è approvata*).

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In merito all'ultima proposta di modificazione, relativa al sesto comma dell'articolo 57, devo far rilevare che la questione non riguarda la circolazione, poichè la disciplina del trasporto merci è regolata dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349. Pregherei quindi di non insistere nella proposta di modificazione, anche perchè una modifica alla legge del 20 giugno 1935 è in via di studio. Quando il relativo disegno di legge sarà presentato alle Camere questo problema potrà essere esaminato; noi non possiamo oggi inserire nel Codice una norma che modifichi tale disciplina.

Si tratta di materia complessa, per la quale occorre un esame molto ponderato, inquadrato in tutto il disciplinamento dell'autotrasporto di merci e non soltanto con riguardo ad un determinato settore.

CARUSO. Insisto affinchè venga approvata la modifica proposta. Le ragioni esposte dall'onorevole Ministro non mi sembra siano convincenti, anche perchè vi è un altro comma, nello stesso articolo, che dovrebbe essere emendato; intendo riferirmi al quinto comma dell'articolo 57, che è così formulato: « Chiunque adibisce a trasporto promiscuo un veicolo destinato a trasporto non contemporaneo è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 ».

Mentre ritengo logica e naturale la modifica proposta dal collega senatore Gombi, considero enorme, eccessiva l'ammenda da 10.000 a 40.000 lire, a cui è esposto uno che trasporta anche una semplice cassetta.

Invito pertanto nuovamente la Commissione ad accogliere la modificazione proposta dal senatore Gombi ed inoltre propongo io stesso una modificazione, tendente a fissare il limite dell'ammenda stabilendo che vada « da lire 4.000 a lire 10.000 », anzichè « da lire 10.000 a lire 40.000 », come è specificato nel quinto comma dell'articolo 57.

TARTUFOLI. Ritengo non sia consigliabile mettere in votazione la modifica ora proposta dal collega Caruso, perchè con tutta probabilità sarà respinta. Dal momento che il Governo ha assicurato che è in elaborazione il provvedimento di disciplina dell'intera materia, nella stesura del quale potrebbe anche essere presa in considerazione la tesi del senatore Caruso e dei suoi colleghi, mi sembra che sarebbe opportuno non creare una pregiudiziale negativa oggi, con il voto sfavorevole della nostra Commissione.

CARUSO. Se il Governo prende tale impegno, per quanto riguarda la modificazione del senatore Gombi, noi dichiariamo di ritirare l'emendamento in questione. Però, in questo caso, ritengo che sia comunque opportuno sopprimere il quinto comma, a cui prima mi ero riferito.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* È intendimento del Ministero dei trasporti disciplinare sempre meglio ed in maniera sempre più aderente alla realtà il trasporto delle cose in conto terzi e in conto proprio, ma la materia, ripeto, riguarda la legge del giugno 1935.

Posso assicurare che le osservazioni fatte saranno tenute nel debito conto.

DE UNTERRICHTER. Ho la impressione che forse sarà necessario dare agli agenti preposti al controllo della circolazione, delle istruzioni a questo riguardo. Inoltre, quando il legislatore ha usato le parole « Chiunque adibisca a trasporto promiscuo... », ha certamente voluto intendere un comportamento continuo, un'abitudine, e non una circostanza occasionale o contingente, non il trasporto della carrozzella sul tetto dell'autoveicolo, non quello della secchia di patate o di mele dentro l'autoveicolo stesso.

CARUSO. Si potrebbe allora aggiungere, forse, la parola « abitualmente ».

DE UNTERRICHTER. Comunque, è chiaro che questa norma non deve colpire un trasportatore occasionale.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Quando si dice che è posta questa pena per chiunque adibisce a trasporto promiscuo un veicolo destinato a trasporto non contemporaneo, si dice cosa completamente diversa da quello che si può immaginare, perchè sulle autovetture è noto che è consentito trasportare occasionalmente qualche oggetto. Questa norma è stata posta non per motivi riguardanti il trasporto, ma per motivi di sicurezza ed il nuovo Codice, nell'articolo dedicato alla classificazione dei veicoli, parla di « motoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose » perchè, trattandosi di mezzi piccoli — e che quindi già danno una sicurezza alquanto limitata, relativa alla loro mole, al loro sistema, eccetera — è opportuno che si trasportino o sole cose o sole persone.

È vero che per certi veicoli non è ammesso il trasporto contemporaneo — ed è questa la sanzione cui ha fatto riferimento il collega senatore Caruso — ma non è questo il caso delle autovetture e degli autoveicoli, per i quali tale trasporto è ammesso. Basterebbe pensare alle « Giardinette » dei viaggiatori di commercio che possono senz'altro effettuare il trasporto di cose e persone, come pure vi sono delle macchine private che hanno semper potuto, possono e potranno, occasionalmente, trasportare oggetti e derrate.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Invito gli onorevoli Commissari a rileggere attentamente l'articolo 25 del nuovo Codice della strada riguardante i motoveicoli, in cui si parla, tra l'altro, di « motoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose ».

C A R U S O . Di conseguenza, se su una « Lambretta » si trasporta una damigiana di vino, si contravviene alla norma?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Perchè vi sia contravvenzione, il presupposto è che venga effettuato il trasporto « contemporaneo » di cose e di persone.

O T T O L E N G H I . Ritengo che tutta questa materia debba essere chiarita per lo meno con una circolare, se non attraverso il regolamento, perchè effettivamente accade che coloro i quali si recano in villeggiatura con la famiglia, caricano, ad esempio, la tenda, l'ombrellone, le sdraie o il canotto sulla macchina.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Per quanto riguarda tale argomento, bisogna riportarsi al Capo I del Titolo III sulla definizione e classificazione dei veicoli, ed in particolare all'articolo 21 del nuovo Codice della strada, sulla classificazione dei veicoli. Infatti, la denominazione « veicoli » è generica, ma l'articolo citato ne specifica i vari tipi.

C A R U S O . Perciò, la formulazione che noi usiamo per l'articolo 57, si riferisce indiscriminatamente a tutti i veicoli, dalla bicicletta all'automobile!

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Questo non è esatto, perchè intende riferirsi a quei determinati veicoli che, nello articolo 25, sono chiamati « motoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose ».

O T T O L E N G H I . È comunque necessario che si chiarisca con il regolamento o con una circolare questo punto, relativo al trasporto contemporaneo di persone e di cose.

D E L U C A . Allora, a quei giovanotti che hanno delle piccole motoleggere e che nei giorni festivi vanno in campagna portandosi dietro la sorella, la ragazza, la moglie, si deve applicare l'ammenda se portano anche la coperta, o una tenda, dal momento che questi oggetti vengono considerate cose?

P R E S I D E N T E , *relatore.* Mi sembra tuttavia, se non erro, che il Governo sia pienamente disposto a chiarire la questione, precisando i limiti della norma.

G O M B I . Se il Governo si impegna a chiarire questa materia nel regolamento o in una circolare, noi dichiariamo di ritirare il nostro emendamento.

C A R U S O . Vorrei fare ancora una osservazione per quanto riguarda l'ultimo comma dell'articolo 57; dove è detto che un veicolo « si intende adibito abusivamente ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea quando l'esercente, senza il titolo prescritto, compie uno o più corse per destinazione fissa... », io proporrei di aggiungere — e del resto anche l'onorevole Ministro mi sembra orientato in questo senso — « e con tariffa fissa prestabilita ». Cioè, intendo dire che non basta, per determinare l'infrazione di un contravventore o di un esercente abusivo di servizio di linea, l'adibire la macchina o l'automobile per il servizio da un punto ad un altro, ma è anche necessario che sia richiesto un prezzo fisso, prestabilito, del biglietto.

P R E S I D E N T E , *relatore.* E chi è che lo dovrebbe stabilire?

C A R U S O . Chi ha regolare autorizzazione del Comune per il servizio entro la città (mi riferisco ai Comuni dove non vi sono taxi, ed al servizio pubblico può adibirsi anche un qualsiasi autoveicolo, come taxi, per il trasporto da un punto ad un altro del centro), ma applica un prezzo variabile, non si può dire che compia reato di servizio abusivo.

Mi sembra che a questo inconveniente si potrebbe ovviare aggiungendo, dopo le parole « per destinazione fissa » le parole « e con tariffa fissa prestabilita », perchè se vi sono prezzi diversi, allora non si può dire che vi sia servizio di linea. Il servizio di linea presuppone, infatti, un percorso determinato e una tariffa prestabilita.

O T T O L E N G H I . Non sono d'accordo con il collega che mi ha preceduto, per al-

cune ragioni che ora esporrò. Nel caso in esame, noi intendiamo colpire il servizio abusivo; ora, quando il servizio è abusivo, non è più soggetto a una tariffa fissa, regolare; si tratta praticamente di un profitto illecito e noi, per l'appunto, vogliamo punire chi trae questo profitto illecito. È vero che potrebbe essere opportuno inserire un riferimento al prezzo più o meno alto della corsa; ma comunque, quando anche si trattasse di un compenso dato a titolo di mancia, mi sembra evidente che viene violato il principio fondamentale che presiede all'istituzione e al funzionamento dei servizi pubblici e di linea.

Si può dire che uno degli elementi più significativi è il percepire un prezzo.

C A R U S O . Un prezzo determinato.

O T T O L E N G H I . Non determinato, ma comunque un prezzo.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Le ipotesi previste dall'articolo 57 configurano l'esercizio abusivo e ne chiariscono le condizioni; elemento essenziale è che tale esercizio avvenga « senza il titolo prescritto ».

G E N C O . Evidentemente il senatore Caruso non ha mai osservato che in alcuni centri vi sono decine di autoveicoli in servizio abusivo: si tratta di macchine di infima categoria che si fermano nei pressi delle stazioni e vengono offerte per i trasporti, pattuendo una certa cifra. Sono macchine che non hanno assicurazione, che non hanno niente da perdere, macchine pagate a rate; sono accaduti diversi incidenti, e coloro che ci si sono trovati coinvolti ne sono usciti senza avere avuto una lira di indennizzo, se pure non sono morti, come talora è avvenuto.

C A R U S O . Il caso cui prima mi riferivo viene considerato servizio abusivo, perchè si dice che un veicolo « s'intende adibito abusivamente ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea quando l'esercente, senza il titolo prescritto, compie una o più corse per destinazione fissa... ».

Il titolo prescritto è determinante — come giustamente diceva l'onorevole Ministro dei trasporti — e consiste nell'autorizzazione e a compiere quella determinata linea.

Ora, a mio avviso, non debbono essere considerati abusivi neanche tutti coloro i quali hanno un autoveicolo destinato al servizio pubblico: tali autoveicoli fanno determinati servizi che spesso vengono ritenuti servizi di linea, per il solo fatto che trasportano persone da un punto ad un altro, variando il prezzo.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Ma sono abusivi!

G E N C O . Allora dovremmo chiudere le Ferrovie, specie quelle secondarie!

C A R U S O . Comunque io avevo proposto come modifica che, per potersi ritenere abusivo, il servizio dovesse essere svolto oltrechè con tragitto fisso, anche a tariffa prestabilita.

P R E S I D E N T E , *relatore.* A questo punto, mi sembra che si sia definito in modo chiarissimo quale è il servizio abusivo, ossia quello fatto senza il titolo prescritto, per destinazione fissa e con offerta indifferenziata al pubblico. Per essere abusivo è sufficiente il fatto che tale servizio si faccia per destinazione fissa e con offerta indifferenziata al pubblico; mi sembra perciò che introdurre un altro elemento, riguardante la tariffa, porti solo ad una maggiore confusione.

C A R U S O . Insisto affinchè venga accolta la mia proposta di modificazione tendente ad aggiungere, all'articolo 57, ultimo comma, le parole « e con tariffa fissa prestabilita », dopo le parole « per destinazione fissa ».

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti la proposta di modifica presentata dal senatore Caruso.

(*Non è approvata*).

Do lettura del punto 16) dell'articolo 1 del disegno di legge:

16) Art. 58. — Al terzo comma, sono aggiunte le seguenti parole: « e il numero delle persone che possono prendere posto sul sedile anteriore ».

Al quarto comma, al secondo periodo, sono soppresse le parole: « nonchè di rimorchio ».

Ricordo che l'articolo 58 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 58.

(*Carta di circolazione e immatricolazione*)

Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare debbono essere muniti di una carta di circolazione ed immatricolati distintamente per Provincia.

L'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione risiede l'interessato rilascia la carta di circolazione a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo, e provvede alla immatricolazione.

Nella carta di circolazione sono indicati i dati di immatricolazione, quelli di identificazione e costruttivi e l'uso al quale il veivolo è destinato.

Nella carta di circolazione del rimorchio o del semirimorchio sono individuati anche i tipi delle motrici, in relazione alle caratteristiche necessarie a garantire le condizioni di sicurezza e di capacità di trazione. Qualora si tratti di rimorchio o di semirimorchio, nonchè di rimorchio munito dei dispositivi necessari per il funzionamento del freno continuo e automatico di tipo non unificato, la motrice è individuata con gli estremi della targa di riconoscimento.

Per gli autoveicoli e rimorchi indicati nell'articolo 10, comma primo, lettera *c*), è rilasciata una carta di circolazione che è valida se accompagnata dall'autorizzazione prevista dall'articolo stesso.

Quando si tratti di autoveicoli o motocarrozzette da destinare a noleggio con conducente ovvero di veicoli da destinare a servizi pubblici, la carta di circolazione non può essere rilasciata se il richiedente non abbia conseguito il titolo per effettuare il servizio. Quando si tratti di autobus da destinare ad uso privato la carta di circolazione non può essere rilasciata se non ad imprenditori, collettività e simili, per le loro necessità.

La carta di circolazione viene trasmessa all'Ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico per gli adempimenti di sua competenza.

Chiunque circola con un veicolo per il quale non è stata rilasciata la carta di circolazione è punito con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Chiunque circola con un rimorchio o un semirimorchio agganciato ad una motrice, il cui tipo o la cui targa non sia indicato nella carta di circolazione, è punito con la ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 16), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Inoltre, al punto 16), i senatori Cervellati, De Luca, Solari, Sacchetti, Gombi, Bardellini e Ottolenghi hanno proposto un emendamento all'articolo 58 del nuovo Codice della strada, tendente ad inserire, dopo il settimo comma, il comma seguente: « Per quanto riguarda i motoveicoli sino a 125 cmc. rimane quanto disposto dall'attuale disciplina, vale a dire che detti veicoli continueranno ad essere registrati unicamente nell'apposito elenco della Prefettura ».

S A C C H E T T I . Noi abbiamo presentato la proposta di emendamento di cui il Presidente ha ora dato lettura in considerazione del fatto che le nuove disposizioni porterebbero ad un aumento di spesa per i proprietari di tali motoveicoli. Ora, tutti possiamo constatare la grande diffusione dei piccoli veicoli, ma i proprietari, in genere, sono persone cui tale mezzo è necessario principalmente per uso di lavoro. Per me non ha una grande importanza il fatto che

questi motoveicoli siano immatricolati su un registro piuttosto che su un altro, ma non dobbiamo dimenticare che la nuova norma porterebbe ad un aumento di spesa di circa lire 2.000.

Se il Sottosegretario Fanelli riesce a dimostrare che i miei calcoli sono sbagliati e che non c'è questa ulteriore spesa, potremmo anche ritirare l'emendamento proposto. Tengo comunque a dire che la nostra non è una questione di forma, ma di sostanza. Coloro che hanno redditi meno elevati si servono, per il loro lavoro, di questi motoveicoli; allora bisogna ridurre le loro spese, non aumentarle. Se la modifica della carta di registrazione comporta una spesa ulteriore nella cifra da me indicata, allora si rende quanto mai opportuno approvare la modificazione da noi proposta, appunto per evitare tale spesa.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Possiamo dare al senatore Sacchetti la stessa risposta che è stata data all'altro ramo del Parlamento, nella discussione cui partecipava il Sottosegretario per i trasporti, onorevole Fanelli.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Abbiamo dato assicurazione, alla Camera dei deputati — soprattutto in considerazione del fatto che maggiormente interessata alla questione è la categoria degli operai — che per quanto attiene alla competenza del Ministero dei trasporti, nessun mutamento sarà apportato.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* È anche da considerare il fatto che il registro non è più tenuto dalla Prefettura, ma dall'Ispettorato della motorizzazione.

S A C C H E T T I . Desidererei però, dopo le assicurazioni date dal Governo, che si dicesse anche come si procederà per la attuazione di quanto sopra.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Saranno date le opportune istruzioni.

S A C C H E T T I . Non riesco tuttavia a capire come si possa, con una circolare, cambiare le disposizioni di una legge.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma c'è un impegno del Governo — che rimane negli atti — secondo il quale non si pretenderà questo pagamento per l'iscrizione al P.R.A.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* Del resto, nell'articolo in questione non è detto che si devono pagare le 2.000 lire; si tratta di norme di applicazione.

O T T O L E N G H I . Nell'articolo si parla di una carta di circolazione, nel regolamento si dovrà dire da chi e in che forma questa dovrà essere rilasciata; poi, non è detto che debba essere uguale per tutti, quindi bisognerà ulteriormente chiarire.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Il senatore Ottolenghi si riferisce alla prassi attuale, per quanto riguarda le automobili.

L'articolo 58, secondo comma, del nuovo Codice della strada dice: « L'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione risiede l'interessato rilascia la carta di circolazione a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo, e provvede alla immatricolazione ».

Come si vede, la somma non è specificata.

In sede di regolamento, stabiliremo tutte le norme di procedura necessarie per l'immatricolazione.

S A C C H E T T I . Possiamo allora avere la certezza che per l'immatricolazione non si pagherà niente?

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* È bene parlare con sincerità.

Ci troviamo di fronte ad una norma che non potremmo modificare, in quanto riguarda il valore patrimoniale.

Ci siamo però resi conto di alcune esigenze di talune umili classi di lavoratori ed abbiamo così stabilito che le cose seguiteranno ad andare come per il passato.

G O M B I . Dopo aver ascoltato le dichiarazioni e le assicurazioni fornite dal Governo, ritiriamo il nostro emendamento.

PRESIDENTE, *relatore*. Do lettura del punto 17) dell'articolo 1 del disegno di legge:

17) Art. 60. — Le parole: « 15 giorni » sono sostituite dalle altre: « trenta giorni ».

Ricordo che l'articolo 60 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 60.

(*Estratto del documento di circolazione*)

Gli Uffici pubblici, quando il documento di circolazione venga ad essi consegnato per esigenze inerenti alle loro attribuzioni, rilasciano all'interessato un estratto, che lo sostituisce a tutti gli effetti per la durata massima di quindici giorni.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 17), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 18) dell'articolo 1 del disegno di legge:

18) Art. 63. — Al primo comma, sono soppresse le parole: « macchine agricole ».

Al secondo comma, le parole: « per sei mesi » sono sostituite dalle altre: « per l'anno in corso ».

Ricordo che l'articolo 63 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 63.

(*Circolazione di prova*)

Le fabbriche costruttrici di autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, macchine agricole e rimorchi, nonchè le fabbriche costruttrici di carrozzerie, i loro rappresentanti, commissionari o agenti di vendita e gli esercenti officine di riparazione anche per proprio conto non sono soggetti all'obbligo di munire di carta di circolazione o di certificato per ciclomotore i veicoli che facciano circolare a scopo di prova tecnica o di dimostrazione per la vendita. I veicoli però, debbono essere provvisti di una autorizzazione per la circolazione di prova, che rilascia l'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione è compreso il Comune di residenza del richiedente qualora ritenga che questi abbia necessità di far circolare veicoli a tale scopo. Sul veicolo in circolazione di prova deve essere presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente.

Le autorizzazioni hanno validità per sei mesi.

Chiunque adibisce un veicolo in circolazione di prova ad uso diverso è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

La stessa pena si applica se il veicolo circola senza che su di esso sia presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 18) di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 19) dell'articolo 1 del disegno di legge:

19) Art. 64. — Al primo comma, sono soppresse le parole: « le macchine agricole ».

Ricordo che l'articolo 64 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 64.

(*Foglio di via*)

Gli autoveicoli, i motoveicoli le macchine agricole e i rimorchi che circolano per le operazioni di approvazione e immatricolazione o si recano ai transiti di confine per l'esportazione e quelli che si recano a riviste prescritte dall'autorità militare od a fiere autorizzate di veicoli usati e per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione, debbono essere muniti di un foglio di via rilasciato da un Ispettorato della motorizzazione civile.

Il foglio di via ha la validità massima di dieci giorni e vale per i percorsi in esso in-

dicati. Detta validità, quando ricorrano giustificati motivi, può essere prorogata per il periodo di tempo strettamente necessario e non superiore, in ogni caso, ad altri dieci giorni.

I fogli di via rilasciati a veicoli nuovi per le operazioni di approvazione ed immatricolazione consentono la circolazione senza limitazione di percorso e non possono essere prorogati.

Chiunque circola senza essere munito del foglio di via o fuori dei percorsi indicati nel foglio stesso è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 19), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 20) dell'articolo 1 del disegno di legge:

20) Art. 68. — All'ultimo comma, le parole: « fino a tre mesi » sono sostituite dalle altre: « da uno a tre mesi ».

Ricordo che l'articolo 68 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 68.

(*Fabbricazione, vendita e distribuzione delle targhe*)

La fabbricazione e la vendita delle targhe degli autoveicoli e dei motoveicoli sono riservate allo Stato.

La distribuzione è effettuata dagli Uffici del pubblico registro automobilistico.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle targhe indicate negli articoli 66, comma sesto e 67, comma secondo.

Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per autoveicoli o motoveicoli, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a tre mesi e con la ammenda da lire 10.000 a lire 20.000 salvo che il fatto costituisca più grave reato.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 20), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 21) dell'articolo 1 del disegno di legge:

21) Art. 69. — All'ultimo comma, dopo le parole: « macchina agricola », è aggiunta l'altra « eccezionale » e, dopo le parole: « senza avere », sono aggiunte le altre: « con sè ».

Ricordo che l'articolo 69 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 69.

(*Limiti di sagoma e di peso delle macchine agricole*)

Alle macchine agricole semoventi e a quelle trainate che circolano su strada si applicano per la sagoma limite le norme stabilite dall'articolo 32 rispettivamente per i veicoli in genere e per i rimorchi.

Il peso complessivo a pieno carico delle macchine agricole su ruote non può eccedere 60 quintali se a un asse, 100 quintali se a due assi e 120 quintali se a tre assi.

Il peso complessivo delle macchine agricole cingolate non può eccedere 150 quintali.

Le macchine agricole che per necessità funzionali hanno limiti di sagoma o di peso, eccedenti quelli stabiliti debbono essere munite, per circolare su strada, dell'autorizzazione prevista dall'articolo 10.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola che supera i limiti di sagoma stabiliti è punito con l'ammenda da lire 25 mila a lire 100.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola che supera i limiti di peso stabiliti è punito con l'ammenda da lire 50 mila a lire 200.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola eccezionale senza osservare le cautele o le condizioni stabilite nell'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola senza avere l'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 21), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Il senatore Bardellini ha presentato dopo il punto 21) dell'articolo 1, un punto 21)-*bis*, relativo all'articolo 70 del nuovo Codice della strada, tendente ad aggiungere, al primo comma di detto articolo dopo le parole: « nel caso che queste », l'altra: « trattrici », sopprimendo nel contempo, nel comma stesso, le parole: « comandati dalla trattrice ».

Ricordo che l'articolo 70 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 70.

(*Traino di macchine agricole*)

Le trattrici agricole possono trainare su strada più macchine operatrici agricole solo nel caso che queste siano provviste di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice e sempre che la lunghezza del convoglio non superi i m. 14. Su richiesta del Ministero dell'agricoltura e delle foreste possono essere accordate deroghe.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 25 mila a lire 100.000.

B A R D E L L I N I . Desidererei richiamare l'attenzione della Commissione sull'articolo 70 del nuovo Codice della strada. Anzitutto, prima di illustrare la mia proposta di modifica, ritengo opportuno fare una precisazione. Al punto 7) dell'articolo 1 del disegno di legge in esame, si legge che la Camera dei deputati ha apportato un emendamento al terzo comma dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, stabilendo che « la lunghezza totale dell'autotreno non deve comunque eccedere metri 18 », anzichè « metri 14 » come era precedentemente. È evidente che la stessa modifica deve essere apportata anche al primo comma dell'articolo 70, per cui si dovrà dire: « sempre che la lunghezza del convoglio non superi i metri 18 ».

Fatta questa precisazione, chiarirò i motivi che mi hanno spinto a presentare la proposta di modifica di cui l'onorevole Presidente ha dato lettura.

Prendiamo, ad esempio, il caso di un convoglio agricolo, formato da trattore, pressaforaggi e trebbiatrice. A parte la considerazione che tale convoglio raggiunge, generalmente, la lunghezza di circa venti metri, vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sulla disposizione riguardante la frenatura. Si prescrive che il freno dal motore agisca anche sulle ruote del traino e cioè della trebbiatrice e della macchina pressaforaggi, che sono ruote di ferro, sulle quali non è possibile applicare il freno come si può applicare su un'automobile. Mi sembra che gli ingegneri che si occupano della materia dovrebbero essere al corrente di certe cose.

Bisognerebbe perciò che l'articolo venisse formulato in maniera tale da evitare questo inconveniente che non può essere risolto tecnicamente, non essendovi in commercio alcuno strumento adatto. È opportuno anche tenere presente che queste macchine vanno ad una velocità che non raggiunge neppure i cinque chilometri orari ed allora il freno sul trattore è sufficiente a dare la necessaria garanzia e sicurezza anche per il traino.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero ricordare al senatore Bardellini che noi abbiamo, possiamo dire, due valvole di sicurezza per una certa elasticità nell'applicare la disposizione che egli vorrebbe modificare; una è data dall'articolo 10, che stabilisce in maniera chiara delle deroghe stagionali, per cui possono essere autorizzate delle deroghe stagionali a tutte le macchine o a tutti i complessi di macchine necessari a compiere lavori stagionali. In secondo luogo, nell'articolo 70, alla fine del primo comma, è previsto che « Su richiesta del Ministero dell'agricoltura e delle foreste possono essere accordate deroghe ». E tali deroghe possono essere accordate nel modo più ampio, come è stato convenuto nel corso della discussione che si è svolta alla Camera dei deputati alla presenza dei rappresentanti del Ministero dell'agricoltura e degli agricoltori.

B A R D E L L I N I . Mi ero unicamente preoccupato del fatto che nel citato articolo 70 si prevedono delle norme che in effetti non potranno essere applicate.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Comunque il ministro Togni ed il ministro Angelini hanno assicurato che in sede di regolamento chiariranno la questione e daranno agli agricoltori ampia possibilità di soddisfare le loro esigenze.

B A R D E L L I N I . Dopo le assicurazioni fornite dai rappresentanti del Governo, non insisto sulla proposta di modifica e la ritiro.

Dichiaro, inoltre, che rinuncio a presentare una proposta di modifica relativa allo articolo 71 del nuovo Codice della strada concernente l'equipaggiamento delle macchine agricole e più particolarmente gli apparecchi visivi da applicare a questi veicoli; la maggior parte di tali dispositivi non raggiunge neppure il prezzo di un semplice apparecchio radio, ragion per cui ritengo che la norma sia di facile applicazione.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Do ora lettura del punto 22) dell'articolo 1 del disegno di legge:

22) Art. 72. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Le macchine agricole semoventi di cui all'articolo 29, comma primo, lettere *a*), *c*), *e*), le mietitrebbie ed i rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 15 quintali, per circolare su strada, debbono essere muniti di un certificato rilasciato dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« L'Ispettorato, nella cui circoscrizione si trova l'azienda agricola alla quale è destinata la macchina agricola o l'impresa che effettua lavorazioni meccanico-agrarie o che esercita la locazione di macchine agricole, provvede all'immatricolazione e rilascia il certificato a colui che dichiari di essere proprietario del veicolo e sia titolare di detta azienda o impresa ».

Dopo il settimo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Sulle macchine agricole può essere consentito il trasporto, per motivi di lavoro, dell'accompagnatore di animali o di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonchè degli addetti a lavori agricoli ».

Ricordo che l'articolo 72 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 72.

(*Certificato per macchine agricole e immatricolazione*)

Le macchine agricole semoventi e i rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 15 quintali per circolare su strada debbono essere muniti di un certificato e immatricolati distintamente per provincia.

L'Ispettorato della motorizzazione nella cui circoscrizione risiede l'interessato provvede all'immatricolazione e rilascia il certificato a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo e sia titolare di azienda agricola o esercente la locazione di macchine agricole.

I veicoli indicati nel primo comma sono soggetti ad omologazione del tipo a norma dell'articolo 53, secondo le modalità che saranno stabilite dal Ministero dei trasporti di concerto col Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Il certificato viene rilasciato quando sussistano i requisiti per la circolazione su strada, che risultano dalla dichiarazione di conformità al tipo omologato, oppure dal certificato di approvazione emesso da un Ispettorato della motorizzazione civile.

Nel certificato sono indicati i dati di immatricolazione, quelli di identificazione e costruttivi del veicolo.

Per le macchine agricole indicate nell'articolo 69, comma quarto, soggette alla disciplina del presente articolo, il certificato è valido solo se accompagnato dall'autorizzazione prevista dall'articolo 10.

Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno stabiliti i documenti

da produrre a corredo della domanda di omologazione e le modalità di esecuzione dell'esame del tipo delle macchine agricole semoventi e dei rimorchi agricoli.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola per la quale non è stato rilasciato il certificato è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 22) di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 23) dell'articolo 1 del disegno di legge:

23) Art. 73. — Al primo comma, le parole da: « al pubblico registro automobilistico » fino alla fine, sono sostituite dalle altre: « all'Ispettorato della motorizzazione civile, il quale annota i mutamenti sul certificato ».

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Qualora la macchina agricola sia trasferita ad una azienda agricola o ad una impresa di lavorazioni meccanico-agrarie o di locazione di macchine agricole che si trova in altra provincia, l'immatricolazione deve essere rinnovata ».

All'ultimo comma, le parole: « all'ente utenti motori agricoli » sono sostituite dalle altre: « all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Ricordo che l'articolo 73 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 73.

(*Trasferimento di proprietà delle macchine agricole e di residenza del proprietario*)

Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole indicate nell'articolo 72, comma primo, e il trasferimento di residenza del proprietario debbono essere comunicati dagli interessati, entro dieci giorni, al Pubblico registro automobilistico e all'Ente utenti motori agricoli, i quali annotano i mutamenti sul certificato e ne danno immediatamente notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Qualora la proprietà del veicolo sia trasferita a chi risieda in un Comune di altra provincia ovvero il proprietario trasferisca la residenza in un Comune di altra provincia, si deve rinnovare l'immatricolazione.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento di proprietà di una macchina agricola nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento di residenza nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000.

Il certificato è ritirato immediatamente da chi accerta la contravvenzione, è inviato all'Ente utenti motori agricoli ed è restituito dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 23), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 24) dell'articolo 1 del disegno di legge:

24) Art. 74. — Al quarto comma, le parole: « sostituito all'ufficio del Pubblico Registro automobilistico l'Ente utenti motori agricoli » sono sostituite dalle altre: « all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Ricordo che l'articolo 74 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 74.

(*Applicazione alle macchine agricole di talune disposizioni dei capi II e III*)

Le macchine agricole indicate nell'articolo 72, comma primo, sono soggette a revisione ai sensi dell'articolo 55, commi primo, terzo e quarto.

Il certificato per macchina agricola è soggetto ad aggiornamento ai sensi dell'articolo 56, comma primo.

All'intestatario di un certificato per macchina agricola può essere rilasciato l'estratto previsto dall'articolo 60.

L'intestatario di un certificato per macchina agricola è tenuto a fare la comunicazione di cessazione dalla circolazione prevista dall'articolo 61, sostituito allo Ufficio provinciale del Pubblico registro automobilistico l'Ente utenti motori agricoli.

Per le macchine agricole possono essere rilasciati, ai sensi degli articoli 63 e 64, autorizzazioni per la circolazione di prova e fogli di via che sono disciplinati dalle disposizioni contenute in detti articoli.

Il certificato per macchine agricole è soggetto a sospensione e revoca ai sensi dell'articolo 65, in quanto applicabile, o qualora siano venute meno le condizioni per il rilascio previste dall'articolo 72, comma secondo.

A chiunque viola le disposizioni dei commi primo e secondo si applicano i due ultimi commi degli articoli 55 e 56.

Chiunque viola le disposizioni dei commi quarto e quinto è punito con le pene stabilite dagli articoli 61, 63 e 64.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 24), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 25) dell'articolo 1 del disegno di legge:

25) Art. 75. — Al primo comma, dopo le parole: « degli articoli 66, 67 e 68 », sono aggiunte le altre: « commi primo e terzo ».

Al secondo comma, le parole: « dall'Ente utenti motori agricoli » sono sostituite dalle altre: « dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Ricordo che l'articolo 75 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 75.

(*Targhe delle macchine agricole*)

Le targhe delle macchine agricole sono disciplinate dalle disposizioni degli articoli 66, 67 e 68. Tuttavia i dati di immatricolazione delle macchine agricole semoventi non debbono essere riprodotti su altra targa situata nella parte anteriore di esse.

Le targhe delle macchine agricole sono distribuite dall'Ente utenti motori agricoli.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con le pene stabilite dagli articoli 66, 67 e 68.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 25), di cui ho già dato lettura

(*È approvato*).

Do lettura del punto 26) dell'articolo 1 del disegno di legge:

26) Art. 76. — Al primo comma, sono soppresse le parole: « escluse quelle a vapore ».

Ricordo che l'articolo 76 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 76.

(*Certificato per carrelli o per macchine operatrici*)

I carrelli, nonchè le macchine operatrici, escluse quelle a vapore, per circolare su strada debbono essere muniti di un certificato rilasciato da un Ispettorato della motorizzazione civile contenente i dati di identificazione e costruttivi e le prescrizioni alle quali la circolazione del veicolo è subordinata.

Il certificato è rilasciato a seguito di visita e prova ed è soggetto alle disposizioni dell'articolo 65, in quanto applicabili.

Quando l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione è prescritto a termini dell'articolo 110, detti veicoli debbono essere muniti dei dispositivi indicati nell'articolo 71. Le macchine operatrici sgombraneve devono essere munite di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla.

Chiunque circola su strada con un carrello o con una macchina operatrice senza aver ottenuto il certificato, ovvero non ottempera alle prescrizioni in esso contenute, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque circola su strada con un carrello od una macchina operatrice nel quale alcuno dei dispositivi di segnalazione visiva o di illuminazione, nei casi in cui l'uso dei medesimi è prescritto, sia mancante o non conforme alle disposizioni stabilite dal comma terzo del presente articolo in relazione all'articolo 71 e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 26), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do lettura del punto 27) dell'articolo 1 del disegno di legge:

27) Art. 79. — Al primo comma, lettera *b*), la parola: « quindici » è sostituita dall'altra: « quattordici ».

Al terzo comma, la parola: « trovano » è sostituita dall'altra: « trovino ».

Il quarto comma è soppresso.

Ricordo che l'articolo 79 è così formulato:

Art. 79.

(*Requisiti per la guida dei veicoli e la condotta degli animali*)

Chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per condizioni fisiche e psichiche e avere compiuto:

a) anni quattordici per guidare veicoli a trazione animale o condurre animali da tiro, da soma o da sella ovvero armenti, greggi o qualsiasi moltitudine di bestie;

b) anni quindici per guidare ciclomotori;

c) anni sedici per guidare motoveicoli di cilindrata fino 125 cmc.;

d) anni diciotto per guidare veicoli a motore diversi da quelli indicati nella lettera *c*) o motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre al conducente;

e) anni ventuno per guidare autoveicoli o motoveicoli ad uso pubblico.

Per guidare autoveicoli per i quali è prescritto che vengano adibiti due conducenti a termini dell'articolo 124 ovvero autocarri, autotreni o autosnodati adibiti al trasporto di persone o autobus, occorre avere compiuto gli anni ventuno e non aver superato gli anni sessanta.

Chiunque affida la guida di veicoli o la condotta di animali a persone che non si trovano nelle condizioni richieste dal presente articolo o non siano munite della patente di guida, se prescritta, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque guida ciclomotori senza avere compiuto gli anni quindici è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Il minore degli anni diciotto, munito di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, prevista dall'articolo 80, che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 125 cmc., ovvero motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre al conducente, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque, munito di patente per autoveicoli della categoria *D*, guida autobus avendo superato gli anni sessanta, ovvero, munito di patente per autoveicoli della categoria *E*, guida autoveicoli per i quali è prescritto che vengano adibiti due conducenti o autotreni o autosnodati adibiti al trasporto di persone senza aver compiuto gli anni ventuno o avendo superato gli anni sessanta, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila. La stessa pena si applica al conducente che, munito di patente per autoveicoli della categoria *B* o *C*, guida autocarri adibiti al trasporto di persone senza aver campiuto gli anni ventuno o avendo superato gli anni sessanta.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 27), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 28) dell'articolo 1 del disegno di legge:

28) Art. 80. — L'ottavo comma è sostituito dal seguente:

« Il titolare di patente guida deve, nel termine di venti giorni, comunicare alla Prefettura, nella cui circoscrizione si trova il comune di residenza, il trasferimento di residenza perchè venga annotato sulla patente ».

Ricordo che l'articolo 80 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 80.

(*Patente di guida per autoveicoli e motoveicoli*)

Non si possono guidare autoveicoli e motoveicoli senza avere ottenuto la patente di guida rilasciata dalla Prefettura nella cui circoscrizione è compreso il Comune di residenza del richiedente.

La patente può abilitare alla guida delle seguenti categorie di veicoli:

A) motoveicoli di peso a vuoto fino a 400 kg.;

B) autocarri e autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici di peso complessivo a pieno carico fino a 3500 kg.; autoveicoli per trasporto promiscuo e autovetture, anche se trainanti un rimorchio leggero; motoveicoli di peso a vuoto superiore a 400 chilogrammi;

C) autocarri, autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici, di peso complessivo a pieno carico superiore a 3500 kg., e trattori stradali, anche se trainanti un rimorchio leggero;

D) autobus, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E) autoveicoli appartenenti alle categorie *B*, *C* e *D*, per le quali il conducente è abilitato quando trainano un rimorchio che non sia leggero, autosnodati quando il conducente sia abilitato per autoveicoli appartenenti alle categorie *C* o *D*;

F) motocicli, motocarrozzette ed autovetture per mutilati o minorati fisici adattati in relazione alla loro infermità.

I rimorchi leggeri sono quelli di peso complessivo a pieno carico fino a 750 kg.

I mutilati o minorati fisici per i quali è necessario prescrivere adattamenti dei veicoli possono ottenere soltanto la patente per autoveicoli e motoveicoli della categoria *F*; qualora però non sia necessario prescrivere adattamenti, possono ottenere, sempre quali mutilati o minorati fisici, la patente ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A* e *B*, limitatamente ai motocicli, alle motocarrozzette ed alle autovetture o a determinati tipi di essi.

Possono essere abilitati alla guida di autoveicoli delle categorie *C* e *D* soltanto coloro che già lo siano per autoveicoli e per motoveicoli della categoria *B*.

La patente è ad uso privato o ad uso pubblico; la patente per autoveicoli e motoveicoli della categoria *F* è soltanto ad uso privato.

La validità della patente può essere estesa da ogni Prefettura previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame integrativo, a categorie di veicoli diverse o ad uso diverso da quello per il quale è stata rilasciata.

Il titolare di patente di guida deve comunicare ad una Prefettura, nel termine di dieci giorni, ogni trasferimento di residenza perchè venga annotato sulla patente.

Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza essere munito della patente è punito con l'arresto da tre a sei mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Le pene sono ridotte di un terzo per chi guida motoveicoli della categoria *A* ad uso privato.

Il titolare di patente di guida che omette di comunicare il trasferimento di residenza nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila. La patente è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione, è inviata alla Prefettura presso la quale l'interessato dichiara di voler chiedere l'annotazione del trasferimento di residenza ed è restituita dopo lo adempimento della prescrizione omessa.

OTTOLENGHI. Per quanto riguarda la materia disciplinata dall'articolo 80 del nuovo Codice, vorrei fare al Governo la raccomandazione di facilitare il rilascio delle patenti per le motoleggere.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* È stato questo uno degli articoli che più ha appassionato la Commissione della Camera dei deputati. In effetti, noi ci siamo preoccupati della reazione sfavorevole che certamente desterà nell'opinione pubblica il fatto di aver imposto l'obbligo della patente per i motoveicoli di cilindrada 50 a 125 cmc. Abbiamo quindi cercato di realizzare una certa snellezza nel rilascio di tali patenti.

Il ministro Togni, ed il ministro Angelini soprattutto, mi hanno autorizzato a dichiarare che abbiamo ridotto al minimo le spese per ottenere la patente, e ciò specialmente per non dare la sensazione a molti operai che il Governo avesse intenti fiscali nel chiedere l'approvazione della norma. La spesa, pertanto, si aggirerà sulle 250 lire, che costituiscono le spese vive: occorrono 100 lire di carta bollata, più altre 150 lire che rappresentano il costo del libretto con la marca da bollo.

Con questa modesta spesa la patente viene rilasciata immediatamente, a vista, perchè faremo in modo — d'accordo con le Prefetture — che quando il candidato si presenta per l'esame gli venga immediatamente consegnato questo documento. Gli accertamenti sui requisiti morali verranno fatti in un secondo tempo.

CROLLALANZA. Non vorrei però che un rilascio così rapido della patente diventasse una specie di burletta, perchè allora sarebbe stato inutile introdurre questa nuova disposizione.

Ora, indiscutibilmente, i ragazzi che vanno sulle motoleggere talvolta sono un po' avventati e spericolati, ma vi è anche un altro inconveniente, quello cioè che i ragazzi spingono i genitori a comprare loro la motoleggera, ma poi, praticamente, non conoscono neppure la segnaletica.

Ora, gli esami devono per lo meno garantire la conoscenza della segnaletica, altrimenti noi discutiamo su disposizioni inutili. E se si dice che nello stesso momento in cui i candidati si presenteranno avranno la patente, allora proprio non so che esame si potrà fare e quanto potrà essere efficace.

OTTOLENGHI. Veramente, un conto è la questione di merito per il rilascio della patente, e un conto è la riduzione al minimo delle formalità e delle spese per il rilascio stesso.

Solo a quest'ultimo argomento mi richiamavo, e non alla sostanza dell'esame, che deve essere severo finchè si vuole; mi preoccupavo unicamente dei fattori costo e tempo.

BUIZZA. Già per il passato avevo rilevato una questione di forma, che rilevo anche ora.

Noi abbiamo infatti diversi riferimenti ad autoveicoli appartenenti alle categorie *A*, *B*, *C* ecc. (stampatello maiuscolo); se noi andiamo a cercare queste categorie nei vari articoli, non le troviamo indicate nella stessa maniera, ma leggiamo *a*), *b*), *c*) ecc. (minuscolo con la parentesi). Dal momento che anche alla Camera dei deputati, in sede di stesura del provvedimento in discussione, hanno lasciato tale differenza, volevo, per amore di precisione, domandare se non sia possibile uniformare tali indicazioni.

PRESIDENTE, *relatore.* Sulla *Gazzetta Ufficiale,* le lettere di riferimento sono maiuscole. In sede di coordinamento, comunque provvederemo a questa correzione, che del resto è una mera questione tipografica.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* Ritornando alla questione delle patenti, desideravo osservare che, in tutte le cose, bisogna procedere per gradi.

Il principio fondamentale del rilascio della patente, il primo principio, secondo il mio parere, è quello della possibilità di sospenderla o revocarla; la cosa più importante non è cioè di dare la patente, ma di poterla poi togliere.

È nostro intendimento facilitare, ora, il rilascio della patente ai motociclisti e per questo, come ha detto il mio collega, siamo d'accordo di ridurre la spesa al minimo. A norma dell'articolo 85 del Codice, primo comma, per i motoveicoli della categoria *A* è sufficiente la conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale. L'articolo 85, che è stato emendato dalla Camera dei deputati, prevede poi che gli esami siano sostenuti davanti ai nostri tecnici dell'Ispettorato; e vi assicuro che saranno fatti rapidamente.

GOMBI. « Rapidamente » che cosa significa? Si fa l'esame della vista?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* « Rapidamente » non significa certo che gli esami non si svolgeranno con la dovuta serietà; la rapidità si riferisce soltanto alle procedure burocratiche.

GOMBI. Tutte le disposizioni che sono state adottate per cercare di andare incontro agli interessati, decentrando i luoghi dove si fanno gli esami, ecc., vengono a scadere se si dovranno prima convocare i candidati, poi eventualmente rimandarli a chiamare il giorno dopo a loro spese e così via.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti.* In proposito, impartiremo le necessarie istruzioni agli Ispettorati, in modo che la materiale consegna della patente avvenga al più presto possibile.

Attualmente — e desidero che i colleghi ne prendano atto — la nostra volontà è di facilitare al massimo il rilascio delle patenti, compatibilmente, è ovvio, con la dovuta conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale.

PRESIDENTE, *relatore.* Ritengo che le ampie assicurazioni date dal Governo abbiano dissipato le perplessità e i dubbi dimostrati da alcuni senatori.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 28), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 29) dell'articolo 1 del disegno di legge:

29) Art. 81. — Al primo comma, la parola: « assoluta » è soppressa.

Al primo comma, dopo le parole: « da un ispettore sanitario delle ferrovie dello Stato », sono aggiunte le altre: « o da un ispettore medico del lavoro », e, dopo le parole: « da un medico militare », sono aggiunge le altre: « o da un medico condotto ».

Dopo il primo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A* si fa luogo all'accertamento qualora vi siano elementi per ritenere che non esistano i requisiti fisici e psichici ».

Ricordo che l'articolo 81 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 81.

(*Requisiti fisici e psichici per la patente di guida*)

Non può essere ammesso all'esame per ottenere la patente di guida chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione anatomica o funzionale che impedisca di condurre con assoluta sicurezza autoveicoli e motoveicoli. Il relativo accertamento deve essere effettuato da un medico provinciale o da un ufficiale sanitario titolare di ufficio comunale di igiene o da un ispettore sanitario delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare e deve risultare da certificato di data non anteriore a tre mesi dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame.

Nei riguardi dei mutilati e minorati fisici indicati nell'articolo 80, quarto comma, l'accertamento delle condizioni fisiche e psichiche è effettuato da commissioni mediche provinciali.

Nel regolamento saranno stabiliti i requisiti fisici e psichici necessari per conseguire le patenti di guida e la conferma di validità delle medesime sia in relazione alle diverse patenti, sia in relazione alle diverse catego-

rie di veicoli, sia in relazione agli usi, nonchè le mutilazioni o minorazioni anatomiche o funzionali che non impediscono il rilascio ai mutilati o minorati fisici della patente per autoveicoli o motoveicoli della categoria *F* o delle categorie *A* e *B* ad uso privato, nonchè la composizione delle Commissioni provinciali previste dal precedente comma.

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti il punto 29), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

CERVELLATI. In merito alla concessione della patente desidero far presente che alcuni esperti hanno avanzato delle osservazioni, a proposito dei deboli di udito, a seguito delle quali suggerirei venisse inserita una modifica nel nuovo Codice della strada, nel senso che al punto 29) fosse aggiunto un comma che credo potrebbe essere approvato da tutti, perchè tutti, sia medici che deputati o senatori, hanno dato parere favorevole in proposito. La modifica è così concepita:

« Per quanto riguarda i requisiti fisici e psichici di cui all'articolo 81 del Codice della strada, possono conseguire la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A* e *B* limitatamente ai motocicli, alle motocarrozzette e alle autovetture, o a determinati tipi di essi, coloro che superino la prescritta prova acumetrica sia pure con l'ausilio di apparecchi acustici correttivi il cui uso, in questo caso, dovrà risultare obbligatorio sulla patente stessa ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il nuovo Codice prevede già la possibilità di concedere la patente ai minorati dell'udito. Il Ministero non mancherà certo di seguire il progresso tecnico che si sta sviluppando nel settore degli apparecchi acustici correttivi.

Nel nuovo Codice della strada è prevista, ripeto, la possibilità del rilascio della patente. Per quanto mi concerne, assicuro che sarà fatto tutto il possibile per esaudire i desiderata dei minorati dell'udito.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La preoccupazione dell'Ispettorato della motorizzazione deriva dal fatto che gli apparecchi attualmente nel mercato sono unidirezionali. Se invece, come sembra, sono già in vendita apparecchi che modificano questa situazione, credo che non sussistano difficoltà a prendere in considerazione l'esigenza segnalata dal senatore Cervellati. Naturalmente, occorre agire con cautela, onde garantire la sicurezza della circolazione. Con il cornetto acustico si avvertono solamente i suoni provenienti da una direzione, ma se i nuovi apparecchi consentono un'audizione totale, nulla vieta che lo Ispettorato ed il Ministero consentano ai deboli di udito di conseguire la patente.

CERVELLATI. La patente può essere concessa: io stesso ho conseguito la patente dieci anni fa e nessuno si è mai accorto che faccio uso di un apparecchio acustico.

DE UNTERRICHTER. È permessa l'installazione di apparecchi radio sulle vetture: quando la radio è in funzione, chi è a bordo non sente molto più di quanto non senta un minorato dell'udito. Ritengo quindi che la proposta possa essere accolta.

Non mi rendo piuttosto conto del divieto di condurre autovetture per conto terzi: penso che non vi sia bisogno di essere tanto rigorosi.

CERVELLATI. Rinuncio a presentare la modifica da me proposta, purchè il suo contenuto sia tenuto presente come raccomandazione.

PRESIDENTE, *relatore*. Do ora lettura del punto 30) dell'articolo 1 del disegno di legge:

30) Art. 82. — Al secondo comma, le parole: « indicate nell'articolo 1 » sono sostituite dalle altre: « diffidate ai sensi dell'articolo 1 ».

Dopo il secondo comma, è aggiunto il seguente comma:

« Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, i requisiti morali potranno essere accertati dopo il rilascio della patente ».

Al terzo comma, le parole: « il Ministro dell'interno » sono sostituite dalle altre: « il Ministro per l'interno entro 60 giorni ».

L'ultimo comma è soppresso.

Ricordo che l'articolo 82 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 82.

(*Requisiti morali per la patente di guida*)

Non possono essere ammessi all'esame per ottenere la patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

La patente può essere negata dal Prefetto alle persone indicate nell'articolo 1 di detta legge.

Avverso il mancato rilascio della patente è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale decide di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministero dell'interno.

Qualora la patente sia stata revocata a termini dell'articolo 91, comma settimo, n. 4, non può essere rilasciata una nuova patente; se sia stata revocata a termini dell'articolo 91, comma terzo, non può essere rilasciata una nuova patente se non siano trascorsi tre anni.

M A G L I A N O . Debbo far presenti alcune osservazioni avanzate dalla Commissione di giustizia nell'esame del problema riguardante l'accertamento dei requisiti morali per coloro che hanno ottenuto la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A. La Commissione ha osservato che il sistema di rilasciare la patente appena superato l'esame non è molto opportuno: gli accertamenti dovrebbero essere fatti prima dell'esame stesso.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* La cosa è stata discussa ampiamente alla Camera dei deputati.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il problema ha preoccupato anche noi. Ma bisogna pensare che si istituisce la patente per dei veicoli che finora non la avevano. Questa nuova istituzione comporta molto lavoro ed avrà grandi ripercussioni nell'opinione pubblica; si è cercato quindi di semplificare al massimo. Se mettiamo il Prefetto in condizione di dover aspettare le informazioni, tutto il servizio di rilascio delle patenti viene intralciato. Con la soluzione adottata si verificheranno indubbiamente degli inconvenienti, ma potremo correggerli con l'andar del tempo.

Vi sono quattro milioni di persone che debbono ottenere la patente per i motocicli. Abbiamo un certo numero di ispettori che si dovranno decentrare per rendere più agevoli le operazioni. D'altronde se chi non ha i requisiti morali richiesti seguita a guidare per qualche giorno, non è un male molto grave.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.* In un primo tempo, data la mole del lavoro, saranno consegnate prima le patenti, e poi accertati i requisiti morali; successivamente, quando il servizio si sarà normalizzato, la procedura potrà seguire i criteri esposti dall'onorevole senatore Magliano.

C A R U S O . I chiarimenti del Sottosegretario Fanelli non possono convincerci. La realtà è che si vuole far entrare dalla porta ciò che è uscito dalla finestra; praticamente non si è voluta togliere al Prefetto la potestà di revocare la patente.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Ma lei fa riferimento all'articolo 91, che in questo momento non è in discussione.

C A R U S O . L'articolo 91 dice: « La patente è revocata permanentemente dal

Prefetto: 1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti; 2) quando intervenga una delle cause ostative al rilascio della patente previste dall'articolo 82, comma primo, eccetera ». In altre parole il Prefetto non è competente a revocare la patente a meno che una revisione dei requisiti morali non autorizzi la revoca stessa. Praticamente, quindi la potestà del Prefetto viene molto limitata, ma non esclusa.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si tratta di due cose distinte.

C A R U S O . Sì, ma l'articolo 82 è coordinato coll'articolo 91, ed il primo lascia al Prefetto la facoltà di fare, dopo il rilascio della patente, u nesame dei requisiti morali, senza considerazione del tempo entro cui tale esame deve essere fatto e senza considerazione dell'attuale necessità di concedere la patente a tutti coloro che sono oggi in possesso di motocicli. La verità è che si vuole riservare al Prefetto la facoltà di revocare la patente anche a chi la possiede da molti anni.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma questo avviene soltanto per i motocicli.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* In base all'articolo 82 non possono essere ammessi all'esame per la patente i delinquenti abituali, professionali o per tendenza o quelli che sono sottoposti a misure di pubblica sicurezza; non si tratta quindi di un fatto discrezionale da parte del Prefetto. Chi si vede revocata la patente ha inoltre diritto al ricorso. La Camera ha proposto un'aggiunta, nel senso che, nei ricorsi, il Ministro dell'interno deve pronunziarsi entro 60 giorni.

L'articolo 91, invece, consente al Prefetto di revocare la patente a coloro che, dopo averla regolarmente ottenuta, diventino delinquenti.

Posso aggiungere che finora i Prefetti hanno sempre svolto regolarmente le loro funzioni e non si sono verificati inconvenienti di sorta.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche alla Camera l'articolo 82 è stato uno di quelli più discussi, e che hanno offerto maggiori difficoltà. Dopo numerose riunioni, sia al Ministero che alla Camera, si è raggiunta una soluzione che ha trovato tutti d'accordo. La preoccupazione era di limitare il potere dei Prefetti, che hanno, peraltro, sempre usato della loro potestà senza dar luogo ad inconvenienti. I Prefetti non hanno mai abusato del loro potere; anzi, hanno largheggiato. Si è deciso allora di ridurre la potestà dei Prefetti limitando il periodo: il Prefetto è cioè oggi competente a ritirare la patente od a sospenderla sino ad un periodo di tre mesi; può sospendere la patente per un periodo indeterminato nei casi previsti dalla legge di pubblica sicurezza.

Per quanto invece concerne la revoca, questa è di competenza della Magistratura. C'è però il periodo istruttorio: in caso, ad esempio, di incidente mortale, il conducente può non essere responsabile, ma per tutto il tempo che precede il giudizio non ha diritto a mantenere la patente. Abbiamo adottato questo sistema: l'Autorità giudiziaria trasmette alla Prefettura un motivato parere alla luce delle prime risultanze, ed il Prefetto in questo caso può ritirare la patente o meno.

In conclusione, per la sospensione della patente la potestà rimane ai Prefetti, per quanto concerne la revoca essa passa all'Autorità giudiziaria.

C A R U S O . Penso che i chiarimenti datici dal Sottosegretario, lungi dall'illuminarci, hanno soltanto confermato le nostre incertezze e le nostre posizioni. È evidente, onorevole Ministro, che i suoi chiarimenti non corrispondono alla lettera delle disposizioni del nuovo Codice della strada, emendate dalla Camera dei deputati. Infatti, secondo quel testo, il Prefetto, dopo il rilascio della patente, ha sempre il diritto di ritirare la patente stessa.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il provvedimento deve essese giustificato.

C R O L L A L A N Z A . Sarà la fedina penale a decidere.

C A R U S O . Chi lo assicura?

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Lo dice l'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956. Del resto, contro il provvedimento del Prefetto, c'è sempre il diritto di ricorso al Ministro.

C A R U S O . Sosteniamo che il ritiro della patente non deve essere rimesso alla discrezione del Prefetto.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Occorre sempre una pratica di diffida.

C A R U S O . Tutto questo deve farlo l'Autorità giudiziaria, invece del Prefetto.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ma allora si dovrebbe modificare l'intera legge di pubblica sicurezza.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Anche dal punto di vista pratico, è impossibile demandare alla Magistratura l'accertamento di milioni di casi.

M A G L I A N O . Posso dare io alcuni chiarimenti. Il senatore Caruso espone il suo pensiero, che non coincide con quello della Commissione di giustizia, che si è occupata di questa questione a proposito dell'articolo 91. Per quanto mi è dato ricordare, in quell'articolo è detto ben chiaro che la facoltà di revocare la patente è data al Prefetto soltanto in particolari condizioni. È una facoltà solo esecutiva, in quanto l'accertamento dei requisiti morali che rendano una persona indegna o incapace di avere la patente deve essere fatto dopo una regolare diffida, tanto è vero che la Camera ha modificato il testo originario del nuovo Codice della strada, decidendo di emendare l'articolo 82 nel senso di sostituire, al secondo comma, le parole: « indicate nell'articolo 1 » con le altre: « diffidate ai sensi dell'articolo 1 ». Il Prefetto non ha difficoltà di decidere se un ritiro sia giusto o ingiusto, deve soltanto dar seguito ad una diffida.

Una certa discussione è sorta invece a proposito dei motoveicoli di categoria *A*, per i quali è stata concessa la patente, senza accertare i requisiti morali in precedenza. Alla Commissione è parso che questo potesse rappresentare un pericolo; ma il Sottosegretario ha chiarito che, data la enorme quantità di patenti da rilasciare, l'accertamento preventivo avrebbe ritardato di molto tutte le pratiche.

Ad ogni modo l'articolo 91, modificato dalla Camera, provvede proprio ad evitare pericoli, perchè prevede il ritiro della patente a coloro che non siano in possesso dei richiesti requisiti morali. Il Prefetto esercita quindi la sua facoltà dopo, invece che prima del rilascio della patente.

D E U N T E R R I C H T E R . L'osservazione che ho sentito fare questa mattina dai colleghi della 2ª Commissione mi sembra non giustificata in quanto per quei tali motoveicoli la patente viene rilasciata a vista, ed allora il controllo da parte del Prefetto non può essere fatto che *a posteriori.*

D E L U C A . Mi riferisco all'articolo 82 il quale, al primo comma, è così formulato: « Non possono essere ammessi all'esame per ottenere la patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, numero 1423 ».

Naturalmente tutti siamo lieti di questa elaborazione dell'attuale Codice stradale alla quale molti hanno dato il loro contributo. Ora, io non capisco come mai, con tutto il personale tecnico della motorizzazione, con tutti gli uffici che abbiamo, debba essere chiamato in causa il Prefetto. Perchè, se io, cittadino delinquente, mi presento per avere la patente, il Circolo della motorizzazione che lo sa, non me la rilascia, quindi ho già passato un vaglio. Perciò, o diamo tutta la responsabilità al Prefetto, oppure la diamo all'Ispettorato della motorizzazione civile. Mi

sembrerebbe quindi opportuna la soppressione del secondo comma dell'articolo 82.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Sono due cose diverse, una è una questione amministrativa, l'altra è tecnica.

D E L U C A . Comunque, il primo comma dell'articolo 82 stabilisce chi è che non può essere ammesso all'esame per ottenere la patente, e cioè i delinquenti abituali, professionali eccetera.

Ora, chi è che decide questo? Il Circolo della motorizzazione civile.

A N G E L I N I , *Ministro dei trasporti.* Ricordo alla Commissione che la Camera dei deputati ha apportato un emendamento all'articolo 82 del nuovo Codice, aggiungendo dopo il secondo comma il seguente: « Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, i requisiti morali potranno essere accertati dopo il rilascio della patente ».

Ora, allo stato attuale, anche le persone contemplate dall'articolo 82, circolano su motoveicoli. Quando costoro si presenteranno all'Ispettorato per avere la patente, noi gliela rilasceremo. Accertata, successivamente, l'esistenza di quelle determinate condizioni previste dall'articolo 82, si procederà al ritiro della patente.

Non devono esistere preoccupazioni al riguardo, anche perchè questa disposizione vale solo in riferimento ai conducenti di motoveicoli, per una categoria di persone, cioè che fino ad oggi ha circolato liberamente e nei confronti della quale gli accertamenti previsti dal Codice cominciano soltanto ora.

D E L U C A . Allora potrebbe il Prefetto fare l'indagine e riferire al Circolo della motorizzazione; non vorrei esautorare un organismo responsabile, ma mi sembra che il Prefetto non c'entri affatto.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si tratta di due cose diverse: da un punto di vista tecnico siamo interessati noi della motorizzazione, da un punto di vista amministrativo invece è interessato il Prefetto.

Questa è una disposizione voluta specialmente dalle sinistre, che si sono preoccupate affinchè un operaio, possessore di una motoretta, potesse avere la patente speditamente. Il Governo invece avrebbe voluto subordinare il rilascio della patente all'accertamento; di fronte alle insistenze delle sinistre si è giunti a questa soluzione, dopo discussioni veramente laboriose.

D E L U C A . I chiarimenti dati dal Governo non mi sembrano sufficientemente esplicativi, quindi insisto nella mia proposta di modifica.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti la proposta di modifica presentata dal senatore De Luca tendente a sopprimere il secondo comma dell'articolo 82 del nuovo Codice della strada.

(*Non è approvata*).

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 30) di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 31) dell'articolo 1 del disegno di legge:

31) Art. 84. — Dopo il quinto comma, è aggiunto il seguente comma:

« I veicoli adibiti a scuola guida debbono essere assicurati per la responsabilità civile dei danni derivanti dalla loro circolazione, per somme non inferiori a quelle stabilite dal Ministero dei trasporti ».

Ricordo che l'articolo 84 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 84.

(*Scuole per conducenti di veicoli a motore*)

Le scuole per conducenti di veicoli a motore sono soggette ad autorizzazione del Ministero dei trasporti e sono sottoposte alla sua vigilanza.

L'autorizzazione può essere rilasciata a chi possiede adeguata capacità finanziaria.

L'autorizzazione non può essere concessa ai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e a coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

L'autorizzazione può essere negata alle persone indicate nell'articolo 1 di detta legge.

La scuola deve possedere una adeguata attrezzatura tecnica e deve disporre di un direttore, di insegnanti e di istruttori, riconosciuti idonei dall'Amministrazione.

L'autorizzazione è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando:

a) l'attività della scuola non si svolga regolarmente;

b) il titolare non provveda alla sostituzione del direttore o degli insegnanti o degli istruttori che non siano più ritenuti idonei dall'Amministrazione;

c) il titolare non ottemperi alle disposizioni date dall'Amministrazione ai fini del regolare funzionamento della scuola.

L'autorizzazione è revocata quando:

a) siano venuti meno la capacità finanziaria o i requisiti morali del titolare;

b) venga meno l'attrezzatura tecnica della scuola;

c) sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione.

Nel regolamento saranno stabiliti i requisiti di idoneità del direttore, degli insegnanti e degli istruttori delle scuole per conducenti; i programmi di esame per l'accertamento della idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori, le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico nonchè la durata dei corsi.

Chiunque gestisce una scuola senza autorizzazione è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 31), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 32) dell'articolo 1 del disegno di legge:

32) Art. 85. — Al secondo comma, le parole: « L'esame previsto dalle lettere *a*), *b*), e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato della motorizzazione civile » sono sostituite dalle altre: « L'esame previsto dalla lettera *a*) è sostenuto davanti a un tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione civile; quello previsto dalle lettere *b*) e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato medesimo ».

Al terzo comma, le parole: « può svolgersi », sono sostituite dalle altre: « si svolge ».

Il quarto comma è sostituito dal seguente:

« L'esame previsto dalle lettere *b*) e *c*) non può essere sostenuto prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida e prima che risulti che il titolari sia in possesso dei requisiti morali indicati nell'articolo 82, comma primo ».

Ricordo che l'articolo 85 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 85.

(*Esame di idoneità*)

Per ottenere la patente di guida occorre sostenere un esame nel quale il candidato deve dimostrare di possedere:

a) per la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*:

conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale;

b) per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *B*, *C*, *D* ed *F*:

1) conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale;

2) conoscenza generica del funzionamento del veicolo, specialmente in relazione agli organi di manovra;

3) abilità alla guida;

c) per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli della categoria *E* e per

la patente di guida ad uso pubblico per autoveicoli e motoveicoli di ogni categoria:

1) conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale;

2) conoscenza della costituzione e del funzionamento dei meccanismi e dei vari organi del veicolo e dei principali modi per prevenire o riparare avarie;

3) abilità alla guida.

L'esame previsto dalle lettere *a*), *b*) e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato della motorizzazione civile; all'esame previsto dalla lettera *b*), numeri 1) e 2) per il conseguimento della patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *B* e *C*, interviene un rappresentante dell'Automobile Club d'Italia.

L'esame di coloro che hanno frequentato una scuola per conducenti può svolgersi presso la stessa scuola; a quello previsto dalla lettera *a*) e dalle lettere *b*) e *c*), numeri 1) e 2), assiste il direttore o un insegnante della medesima.

L'esame non può essere sostenuto prima che sia trascorso un mese dalla data di rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida e prima che risulti che non esistano le cause ostative indicate nell'articolo 82, comma primo.

Tra un esame sostenuto con esito sfavorevole ed un successivo deve trascorrere almeno un mese, e non meno di quindici giorni qualora si tratti dell'esame per ottenere la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*.

Gli esami possono essere sostenuti entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione, e, qualora si tratti dell'esame per ottenere la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, entro sei mesi dalla data di presentazione della domanda.

Nel regolamento saranno stabiliti i programmi di esame.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 32), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

È stato inoltre presentato dai senatori Gombi ed altri, al punto 32), un emendamento tendente a sostituire, nel terzo comma dello articolo 85, la parola « assiste » con la parola « partecipa ».

G O M B I . Nostra intenzione era dare maggior risalto alla figura dell'istruttore, considerandolo partecipe alla formazione del giudizio. Comprendiamo comunque che la modifica da noi richiesta, pur presentando una modesta importanza, porterebbe delle difficoltà e dei ritardi nell'approvazione del disegno di legge in discussione; dichiariamo quindi di ritirare la nostra proposta di modificazione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Do ora lettura del punto 33) dell'articolo 1, del disegno di legge:

33) Art. 87. — Al secondo comma, le parole: « rispettivamente elencate in precedenza nell'articolo 80 » sono sostituite dalle altre: « che rispettivamente le precedono nell'elencazione di cui all'articolo 80 ».

Ricordo che l'articolo 87 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 87.

(*Validità della patente di guida*)

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli ad uso pubblico è valida anche per la guida ad uso privato delle stesse categorie di veicoli.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *B*, *C* e *D* è valida anche per le categorie rispettivamente elencate in precedenza nell'articolo 80.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli della categoria *F* è valida soltanto per la guida del veicolo ivi indicato e specialmente adattato in relazione alla mutilazione o alla minorazione del titolare di essa.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A* e *B* rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli ivi indicati.

La patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici è valida anche per la guida di motoveicoli della categoria *A* ad uso privato.

Chiunque, munito di patente per autoveicoli e motoveicoli, guida un autoveicolo o motoveicolo di categoria diversa da quelle per le quali la patente è valida, ovvero pur guidando veicolo della stessa categoria in servizio pubblico è munito di patente ad uso privato, a meno che, in questa ultima ipotesi, guidi un autoveicolo della categoria *E*, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila; qualora sia munito di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A* è punito con l'arresto da due a quattro mesi e con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque, munito di patente per autoveicoli e motoveicoli della categoria *F*, guida un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato in relazione alla sua mutilazione o minorazione, ovvero munito di patente per autoveicolo o motoveicolo delle categorie *A* e *B* quale mutilato o minorato fisico, guida un autoveicolo o motoveicolo di categoria o tipo diverso, è punito con lo arresto da due a quattro mesi e con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque, munito di patente per macchine agricole, carrelli o macchine operatrici, guida un veicolo di categoria diversa da quella per la quale la patente è valida, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti il punto 33), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 34) dell'articolo 1 del disegno di legge:

34) Art. 88. — Al secondo comma, le parole: « minorati o mutilati fisici » sono sostituite dalle altre: « mutilati o minorati fisici ».

Ricordo che l'articolo 88 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 88.

(*Durata e conferma della validità della patente di guida*)

La patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A* e *B* e la patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici sono valide per dieci anni; qualora siano rilasciate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età sono valide per cinque anni.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* ed *F*, rilasciata a minorati o mutilati fisici, quella ad uso privato per autoveicoli della categoria *C* e quella ad uso pubblico per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* e *C* sono valide per cinque anni.

La patente di guida ad uso privato o pubblico per autoveicoli della categoria *D* è valida per cinque anni.

La validità della patente può essere confermata da ogni Prefettura; a tal fine occorre presentare un certificato medico di data non anteriore a tre mesi e rilasciato da uno dei sanitari indicati nell'articolo 81, comma primo, dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti. Nel caso di cui all'articolo 80, quarto comma, la visita viene effettuata dalla Commissione di cui all'articolo 81, secondo comma.

Chiunque guida con patente la cui validità sia scaduta è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

La patente è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione ed è inviata alla Prefettura presso la quale il titolare dichiara di voler chiedere la conferma di validità.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 34), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Do ora lettura del punto 35) dell'articolo 1 del disegno di legge:

35) Art. 91. — È sostituito dal seguente:

« La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

La patente può essere sospesa dal Prefetto alle persone diffidate ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

La patente è sospesa dal Prefetto per un periodo da uno a tre mesi quando il titolare sia incorso in più violazioni delle seguenti norme di comportamento, anche se siano intervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) l'obbligo di osservare i limiti massimi di velocità, salvo i casi punibili a' sensi del comma ottavo dell'articolo 103;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulle strade se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) l'obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora esista tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità;

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati o di autocarri con autotreni la cui motrice non sia un'autovettura, con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce anabbagliante nell'incrocio con altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza;

i) divieto di circolare contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità.

Qualora più violazioni delle norme di comportamento indicate nel precedente comma siano commesse nel periodo di un anno, la sospensione della patente è disposta da due a sei mesi.

La patente è sospesa dal Prefetto, per un periodo massimo di due anni, in caso di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravissime o gravi e in ogni caso di investimento di persona, se il conducente non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita. Il provvedimento di sospensione della patente è comunicato dal Prefetto, entro otto giorni, all'Autorità giudiziaria inquirente. Questa, ove nel corso dell'istruttoria accerti che sono venuti a mancare i motivi della sospensione, ne dà notizia al Prefetto, il quale dispone la revoca della sospensione stessa, semprechè essa non sia stata disposta per altra causa.

Nel caso di condanna l'Autorità giudiziaria dispone con la sentenza la sospensione della patente da sei mesi a tre anni e, nei casi di particolare gravità, la revoca. In tale ipotesi non può essere rilasciata una nuova patente.

Nel caso di assoluzione viene data notizia della sentenza al Prefetto, il quale revoca la sospensione, semprechè essa non sia stata disposta per altra causa.

I provvedimenti prefettizi di sospensione della patente, di cui ai commi terzo, quarto, e quinto, sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto e all'Ispettorato gli elementi di fatto relativi all'investimento o alla non ottemperanza all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita.

La restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi precedenti può essere subordinata a revisione a' termini dell'articolo 89.

La sospensione è annotata sulla patente.

La patente è revocata dal Prefetto:

1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma primo, ovvero non sia in possesso dei requisiti previsti da detto articolo, commi primo e secondo, qualora, trattandosi di patente ad uso privato per moto-

veicoli della categoria *A*, gli accertamenti sull'esistenza dei requisiti stessi siano stati eseguiti dopo il rilascio della patente;

3) quando il titolare, sottoposto ad esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo.

Nei casi previsti dai commi sesto e settimo, il cancelliere presso l'Autorità giudiziaria che ha emesso i relativi provvedimenti ne dà notizia al Prefetto.

Avverso i provvedimenti del Prefetto è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale, se la sospensione sia stata disposta ai sensi del comma secondo, decide entro 60 giorni, di concerto col Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministro per l'interno.

Ricordo che l'articolo 91 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 91.

(*Sospensione e revoca della patente di guida*)

La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

La patente di guida può essere sospesa o, nei casi di maggiore gravità, revocata dal Prefetto nella ipotesi prevista dall'articolo 82, secondo comma.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da due mesi ad un anno o, in caso di infrazioni commesse a breve distanza di tempo, la revoca permanente quando il titolare sia incorso in più violazioni delle seguenti norme di comportamento, anche se siano intervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) obbligo di osservare i limiti massimi di velocità;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulla strada se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza, ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada qualora esista tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prossimità e in corrispondenza delle curve o dei dossi o in caso di scarsa visibilità;

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati con autotreni la cui motrice non sia un'autovettura con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce anabbagliante se incrocia altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da sei mesi ad un anno quando il titolare, in caso di investimento di persona, non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo massimo di due anni nei casi di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravi.

I provvedimenti prefettizi di cui ai commi precedenti sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile. Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto ed all'Ispettorato gli elementi necessari per la valutazione delle modalità e delle circostanze di fatto relative all'investimento.

La patente è revocata permanentemente dal Prefetto:

1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2) quando intervenga una delle cause ostative al rilascio della patente previste dall'articolo 82, comma primo;

3) quando il titolare, sottoposto all'esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo;

4) quando il titolare in dipendenza dei fatti inerenti alla circolazione stradale sia stato condannato per omicidio colposo o lesioni personali colpose a pena restrittiva della libertà personale non inferiore a tre mesi.

Nei casi previsti dal precedente comma, n. 2), qualora risulti che l'interessato sia munito di patente e nel caso previsto dallo stesso comma, n. 4), il cancelliere presso l'autorità giudiziaria che ha emesso i relativi provvedimenti ne dà notizia alla Prefettura.

La restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi terzo, quarto e quinto, è subordinata a revisione a termini dell'articolo 89.

La sospensione è annotata sulla patente.

Avverso i provvedimenti del Prefetto è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale, se la revoca o la sospensione sia stata disposta ai sensi del comma secondo, decide sentito il Ministero dell'interno.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 35), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

OTTOLENGHI. Vorrei fare una dichiarazione in merito all'articolo 91. Siccome io avevo proposto una modifica sostanziale a tale articolo, mi ritengo per ora soddisfatto dalla formulazione del punto 35), testè approvato, per quanto non sia definitiva e io non possa ritenerla tale, sussistendo pur sempre latente il conflitto tra Autorità amministrativa e giudiziaria.

PRESIDENTE, *relatore*. Do ora lettura del punto 36) dell'articolo 1 del disegno di legge:

36) Art. 92. — Al secondo comma, alla lettera *a*), le parole: « commi terzo e quarto » sono sostituite dalle altre: « comma terzo » e alla lettera *b*), le parole: « commi quarto e quinto » sono sostituite dalle altre: « comma quinto ».

Al secondo comma, alla lettera *c*), le parole: « di sospensione e di revoca » sono sostituite dalle altre: « relativi alla sospensione e alla revoca ».

Ricordo che l'articolo 92 del nuovo Codice della strada è così formulato:

Art. 92.

(*Schedario dei titolari di patenti di guida*)

Presso ogni Ispettorato della motorizzazione civile è istituito uno schedario dei titolari delle patenti di guida.

Nello schedario sono annotati:

a) le violazioni delle norme di comportamento indicate nell'articolo 91, commi terzo e quarto;

b) gli investimenti indicati nell'articolo 91, commi quarto e quinto;

c) i provvedimenti di sospensione e di revoca delle patenti.

Dei provvedimenti adottati sarà data notizia al Ministero dei lavori pubblici.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il punto 36), di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

Data l'ora tarda, ritengo opportuno, se non si fanno osservazioni, rinviare il seguito della discussione del disegno di legge alla prossima seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle ore 20.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari