

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 3 FEBBRAIO 1965

(30^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Trasporto di persone sugli autoveicoli »
(314) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 423, 424, 425, 426, 427, 428
DE UNTERRICHTER, relatore	423, 427, 428
FABRETTI	424, 425, 426
GENCO	427, 428
GUANTI	426
LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	425, 426
MARTINEZ	425, 428
SPASARI	428
TOMASSINI	428
VIDALI	424, 428

« Suppressione della lettera b) dell'articolo 227 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, per l'abolizione del divisorio sui taxi » (884) (D'iniziativa dei deputati Macchiavelli ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	421, 422
DE UNTERRICHTER, relatore	422
LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	422
TOMASSINI	422

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bernardi, Chiariello, Corbellini, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Florena, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Masciale, Spasari, Tomassini e Vidali.

Intervengono il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Romita ed il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

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

Discussione ed approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Macchiavelli ed altri: « Suppressione della lettera b) dell'articolo 227 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, per l'abolizione del divisorio sui taxi » (884) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge

ge d'iniziativa dei deputati Macchiavelli, Di Piazza, Abate, Di Vagno, Fabbri Riccardo, Usvardi, Lenoci, Lauricella, Mussa Ivaldi Vercelli, Armaroli: « Soppressione della lettera b) dell'articolo 227 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, per l'abolizione del divisorio sui taxi », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

È soppresso il disposto di cui alla lettera b) dell'articolo 227 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Onorevoli senatori, la relazione dei deputati che hanno proposto il presente disegno di legge elenca in modo esauriente le ragioni che ne raccomandano l'approvazione.

Prima tra tutte vi è una questione di sicurezza che, da sola, basta a togliere ogni dubbio sull'opportunità di abolire l'obbligo dei divisorii sui taxi; risulta, infatti, che circa il 50 per cento delle lesioni nei trasporti urbani con taxi è dovuto ad urto dei passeggeri contro il vetro divisorio.

Vi sono poi ragioni attinenti all'uniformità costruttiva ed all'uguaglianza degli oneri imposti ai possessori di taxi, che è compromessa dalle troppe deroghe all'obbligo del divisorio. Sono infatti esenti da tale obbligo i veicoli che fanno servizio in comuni con meno di 100.000 abitanti, ossia in 7.995 comuni contro i 32 nei quali vale l'imposizione; sono comunque esenti tutte le macchine con una sola porta per ciascun lato e quelle in cui i sedili anteriori abbiano, per costruzione originaria, gli schienali ribaltabili per agevolare l'accesso dei passeggeri.

Inoltre, le ragioni che hanno determinato le norme di cui all'articolo 227 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, sono veramente di modesto rilievo e si riferiscono, più precisamente, alla

segretezza, alla salute ed alla sicurezza del guidatore.

Per quanto riguarda la segretezza, è evidente che i clienti dei taxi potranno scegliere altra sede per confidarsi notizie riservate che non desiderano siano conosciute dall'autista; per quanto attiene, invece, all'igiene, sembra che gli eventuali contagi siano modestamente impediti dalla presenza del divisorio e, comunque, nella grande maggioranza dei casi è più probabile un contagio del guidatore da parte dei clienti che viceversa.

Anche la protezione offerta al guidatore dal divisorio, qualora salissero a bordo clienti male intenzionati, appare limitata: in ogni caso, questo problema riguarda esclusivamente l'autista ed il proprietario del taxi, i quali restano sempre liberi di dotare il loro veicolo di un divisorio, qualora lo ritengano opportuno.

Dopo quanto esposto, ritengo che il disegno di legge in esame meriti di essere approvato.

TOMASSINI. Vorrei porre una domanda: malgrado la norma di cui al presente disegno di legge, i proprietari di taxi che lo desiderino potranno mantenere il divisorio sui propri autoveicoli?

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Certamente; senza contare — come ho già accennato nella mia relazione — che vi sono già molti casi in cui non è prescritto il divisorio.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio il relatore per la sua esposizione e dichiaro che il Governo è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge.

PRESDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

**Discussione e rinvio del disegno di legge:
« Trasporto di persone sugli autoveicoli »
(314)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasporto di persone sugli autoveicoli ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

DE UNTERRICHTER, relatore. Onorevoli senatori, come è noto, il vigente codice della strada non prevede alcuna limitazione di peso, per i veicoli destinati al trasporto di persone, a tutela dell'incolumità di queste ultime; con il presente disegno di legge si tende a colmare tale lacuna e ciò non soltanto per ragioni di sicurezza, ma anche allo scopo di reprimere l'abusiva destinazione di autoveicoli ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea; fenomeno che in questi ultimi tempi, nonostante ogni tentativo di repressione, si è notevolmente esteso.

È a tutti noto, infatti, che, specialmente nei comuni delle zone più depresse, vi sono proprietari di autoveicoli che, pressappoco per lo stesso prezzo, svolgono un servizio di trasporto in concorrenza con i concessionari che, invece, tale servizio sono autorizzati a fare. Ciò comporta, da parte di questi ultimi, una continua e giustificata lamentela affinché questo abuso venga eliminato; ma il problema non è di facile soluzione, poiché, se colti sul fatto, i trasportatori abusivi riescono sempre a dimostrare che non stanno effettuando alcun servizio di linea, per cui è difficile punirli.

Il disegno di legge in esame si propone dunque di risolvere questa annosa questione; ma, in tutta franchezza, devo dire che sono molto perplesso circa l'idoneità delle disposizioni di cui trattasi a raggiungere efficacemente lo scopo voluto.

All'articolo 1 si dice infatti: « La portata utile degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone è determinata in ragione di 80 chilogrammi per ciascuno dei posti indicati nella carta di circolazione, compreso il peso del bagaglio ». Ora, onorevoli senatori, mi pare che una norma di questo genere deter-

mini numerosi inconvenienti, il primo dei quali si riferisce al controllo del peso dell'autoveicolo carico, che obbligherebbe la polizia stradale a servirsi di pesi pubbliche, che non sempre sono facilmente reperibili nei piccoli centri.

L'articolo 2 prevede poi una sanzione che mi sembra piuttosto pesante. Infatti esso così recita: « Chiunque circoli con un autoveicolo adibito al trasporto di persone che superi del 10 per cento la portata utile determinata ai sensi del precedente articolo, è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 ». Inoltre, l'articolo 3 stabilisce che, qualora la contravvenzione prevista per il sovraccarico venga commessa adibendo abusivamente il veicolo ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea, non è ammessa l'oblazione e si fa luogo alla sospensione, da parte dell'Ispettorato della motorizzazione civile, dell'efficacia della carta di circolazione relativa al veicolo con il quale la contravvenzione è stata commessa.

Per mezzo di queste disposizioni, pertanto, il presente disegno di legge si propone di impedire la circolazione degli autoveicoli destinati al trasporto di persone con carico eccessivo e di reprimere l'esercizio abusivo di tale trasporto, ma, ripeto, non ritengo che esse saranno in grado di raggiungere efficacemente questi scopi.

Per quanto riguarda la seconda questione, sono del parere che bisognerebbe arrivare a configurare giuridicamente l'esercizio abusivo del trasporto di persone; il che, tuttavia, non è problema di facile soluzione.

Dopo aver discusso della questione con giuristi e tecnici è però emerso che, forse, sarebbe preferibile riferirsi, nel comminare le contravvenzioni, non al peso bensì al numero delle persone trasportate; in tal caso, infatti, per gli agenti della polizia stradale sarebbe molto più facile l'individuazione degli autoveicoli che non rispettano le norme di legge, in quanto, se una macchina che può trasportare 5 persone ne porta invece 6, è evidente che è in contravvenzione.

Anche questa soluzione, però, presenta a sua volta degli inconvenienti, perchè per esempio, nei mesi estivi, il 50 per cento delle macchine che vanno e vengono dal mare

trasportano un numero di passeggeri superiore al previsto; come si potrebbero, allora, punire soltanto i trasportatori di persone in servizio di linea e non anche tutte le altre autovetture private?

In conclusione, c'è però da osservare che il presente disegno di legge è vivamente atteso dai concessionari di pubbliche autolinee ed anche il Governo sarebbe favorevole alla sua approvazione; da parte mia, però, non sono in grado di avanzare alcuna proposta al riguardo perchè, così come sono formulate, queste disposizioni non corrispondono ai miei convincimenti; naturalmente mi rimetterò alle decisioni che la Commissione vorrà adottare alla fine della discussione.

V I D A L I . La Commissione Giustizia ha espresso il suo parere?

P R E S I D E N T E . No, tuttavia i termini sono trascorsi da molto tempo.

V I D A L I . È bene, comunque, attendere questo parere, anche perchè nel frattempo possiamo meglio studiare il disegno di legge al nostro esame.

P R E S I D E N T E . Se siete d'accordo sull'opportunità di avere il parere, posso sollecitarlo.

V I D A L I . Potrebbe essere molto utile il parere della 2ª Commissione.

F A B R E T T I . Concordo sulla richiesta del senatore Vidali, di attendere cioè il parere della Commissione Giustizia. Tuttavia desidero fare una proposta: queste autovetture circolano munite di una carta di circolazione, con la quale sono autorizzate a portare un certo numero di persone per un determinato peso complessivo. È evidente che in questo quadro possono inserirsi degli abusi, perchè stabilire il peso è cosa estremamente difficile: occorrerebbe — come giustamente ha detto il relatore — una bilancia.

La mia proposta è questa: fissare il numero massimo di persone, escludendo tutta-

via da questo computo i bambini al di sotto dei dieci anni. Qualche volta la presenza di un bambino può essere il pretesto per contestare una violazione, anche se non ne deriva alcun pericolo alla sicurezza del trasporto delle persone.

Quindi: si dovrebbe considerare il numero dei viaggiatori previsto dalla carta di circolazione, esclusi i bambini al di sotto dei dieci anni.

P R E S I D E N T E . E se ci sono tre o quattro bambini al di sotto dei dieci anni?

F A B R E T T I . Un'altra considerazione. Nel disegno di legge si parla di servizio di linea. Che cosa s'intende: solo le autovetture o anche i servizi di trasporto delle merci?

P R E S I D E N T E . No, ci si riferisce solo al trasporto di persone.

F A B R E T T I . Io infatti mi riferisco sempre alle persone: ognuno di noi può constatare come nei servizi pubblici avvengono abusi macroscopici: l'autista che porta una persona in più sulla propria autovettura è soggetto al pagamento di una multa, mentre ci sono autobus che trasportano un numero di persone veramente enorme e possono provocare disgrazie superiori certamente a quelle dei taxi, e niente impedisce che questo avvenga!

Io ritengo che sia opportuno disciplinare il trasporto di persone anche su questi mezzi pubblici e non soltanto sulle autovetture.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. È stabilito in modo preciso che ogni pullman ha un numero determinato di posti a sedere e in piedi; se questa prescrizione non viene osservata, si può intervenire e fare una denuncia.

F A B R E T T I . Ogni giorno, nelle ore di punta, in ogni città, le leggi che disciplinano il trasporto delle persone sono violate in modo clamoroso; e noi, con questi esempi sotto gli occhi, ci premuriamo di

perseguire gli abusi di autovetture che trasportano qualche persona in più di quanto è permesso!

P R E S I D E N T E . Vi è una differenza: nel caso degli autopullman esiste già una regolamentazione, per cui è sufficiente l'intervento dei sorveglianti per far rispettare le norme; nel caso delle autovetture manca una disciplina vera e propria. Lì basta far rispettare la legge esistente, qui si cerca un modo per evitare questo abuso dei privati.

F A B R E T T I . Io ho fatto questa osservazione perchè è la stessa che farebbe l'autista: « stanno a guardare noi e non si preoccupano di reprimere le violazioni che si verificano costantemente sotto gli occhi di tutti! ».

Il problema è anche di ordine morale: stabiliamo pure questa norma per disciplinare le autovetture, ma facciamo in modo che il principio della disciplina sia applicato nei confronti di tutti!

P R E S I D E N T E . Questa può essere l'occasione per invitare il Governo a richiamare ad una maggiore efficienza gli organi addetti alla sorveglianza; ma a mio avviso i due problemi vanno nettamente distinti.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo ha presentato questo disegno di legge per due motivi fondamentali: allo scopo di reprimere l'abusiva destinazione di autoveicoli, da parte di privati che non sono in possesso di licenze, ad uso pubblico, per trasporto di persone in servizio di linea (ciò costituisce un elemento di confusione e di indisciplinazione in questo settore, che allarma giustamente gli organi incaricati); in secondo luogo, per la sicurezza della persona umana, per la sicurezza del traffico sulla strada.

Non comprendo perchè siano sorte perplessità circa la conciliabilità tra il numero e il peso delle persone, tanto più che i dati tecnici di una macchina — io non sono uno specialista — sono sempre legati al peso del

trasporto. La macchina è fatta per portare cose e persone ed ha un limite oltre il quale non offre più una garanzia di sicurezza e di incolumità per il trasportato.

Ci domandiamo: come si fa ad accertare quando si supera o meno questo limite? Nella carta di circolazione per le autovetture è fissato non solo il numero dei posti, ma anche il limite massimo di peso.

Vi è poi la questione dei bambini. Se su una macchina ci sono i due genitori con cinque bambini, è evidente che il peso complessivo non supera il limite massimo e quindi nessun agente della polizia stradale lo andrà a contestare, perchè il posto dell'adulto dalle proporzioni piuttosto ingombranti è stato invece occupato da due bambini.

Per quanto riguarda poi l'osservazione sulle difficoltà di accertamento del peso, è evidente che la polizia stradale, qualora ritenga che, pur essendo conforme alla legge il numero delle persone trasportate, il carico sia superiore al limite consentito, deve contestare la contravvenzione con una prova di fatto e quindi, come in altre circostanze, deve accompagnare la macchina alla più vicina stazione di pesa e verificare esattamente il peso dell'autovettura. Non esistono difficoltà in questo senso.

M A R T I N E Z . Esiste una difficoltà: non si può obbligare colui che è trasportato a seguire la macchina!

Io sono avvocato e conosco un po' questa materia. Normalmente avviene questo: l'autista raccomanda ai clienti di affermare che il trasporto è a titolo gratuito.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Questo sistema a cui lei accenna è noto e la legge è inefficiente a colpire in questo caso. Per quanto concerne invece il problema relativo all'autorità competente per verificare il peso delle persone trasportate, io so che gli organi di polizia hanno il potere di farsi seguire in questura e nessuno può rifiutarsi.

M A R T I N E Z . Ma il contravventore non è il trasportato, bensì l'autista! L'ospite ha diritto di andarsene!

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si può cogliere l'occasione per chiedere alla Commissione Giustizia il suo parere, informandola del quesito specifico enunciato dal senatore Martinez: il guidatore è obbligato a seguire la polizia stradale, ma gli ospiti? Perché, se vi è la possibilità, da parte dei passeggeri, di rifiutarsi di seguire la polizia stradale, è evidente che ci troviamo nell'impossibilità di accertare il peso.

P R E S I D E N T E . Io farei anche il caso in cui l'apprezzamento preventivo della polizia stradale sia smentito dalla bilancia; chi paga i danni?

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche questo è un quesito. Io ritengo, signor Presidente, che lei potrà meglio documentare la richiesta di parere alla Commissione Giustizia, configurando i quesiti che preoccupano i componenti di questa Commissione.

G U A N T I . Io sono dell'avviso di adottare solo il sistema del controllo relativo al numero delle persone.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. È chiaro che facendo riferimento solo al numero delle persone tutto è semplificato; però ciò che pregiudica la sicurezza del traffico e l'incolumità delle persone è proprio il peso!

Al fine di combattere l'abusivismo, sembra anche a me che sia preferibile adottare il concetto del numero di persone che l'autovettura è in grado di trasportare, in quanto, ove si commetta un'infrazione, questa è più facilmente accertabile da parte degli organi che esercitano la sorveglianza.

Il Governo è dunque favorevole ad accettare emendamenti di questo genere, senza insistere nel concetto dell'accertamento in base al peso delle persone trasportate.

Debbo infine una risposta anche al senatore Fabretti, il quale ha colto l'occasione di questa discussione per far presenti gli illeciti che, giornalmente, si verificano nel campo degli autotrasportatori in città. Vi

è però da osservare che di questa situazione non è responsabile il Governo, ma gli organi addetti alla sorveglianza in questo settore, poichè le leggi attualmente vigenti non sono assolutamente osservate.

Naturalmente, mi farò interprete delle osservazioni del senatore Fabretti presso il Ministero, affinché inviti le autorità interessate ad una maggiore sorveglianza in questo campo. Certo è che in città come Roma o Milano, dove il traffico è intensissimo, il problema si presenta di non facile soluzione in quanto, specialmente in certe ore di punta, anche se il numero dei passeggeri sugli autobus è enorme ed il trasporto avviene in condizioni di estremo disagio, ritengo che sarà impossibile mettersi a contare le persone che debbono essere trasportate e quelle che debbono rimanere a terra.

G U A N T I . Bisognerebbe anche tener conto delle condizioni in cui si svolge il servizio di linea tra i comuni ed i capoluoghi di provincia, in zone dove, ogni mattina, viaggiano numerosi studenti. Vi sono infatti autobus stracarichi che portano il doppio delle persone consentite dai limiti di sicurezza; e ciò, naturalmente, con il continuo pericolo che possa accadere qualche disgrazia.

F A B R E T T I . Mi rendo conto che, specialmente in determinati periodi dell'anno, l'affluenza delle persone sui mezzi di trasporto sia del tutto eccezionale; ma allora perchè le aziende che gestiscono le linee non provvedono, con supplementi di corse, a rendere più comodo e sicuro il viaggio alle persone?

Ogni giorno, onorevole Sottosegretario, vi sono in questo campo abusi macroscopici: per esempio, vi sono vetture autorizzate al trasporto di 60 persone che ne trasportano il doppio! E ciò avviene in condizioni di disagio che tutti conosciamo! Bisognerebbe assolutamente provvedere al riguardo.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Numero- se denunce del genere di quella che lei ora ha fatta, senatore Fabretti, sono pervenute al Ministero dei trasporti, dove questa situa-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 30^a SEDUTA (3 febbraio 1965)

zione è ben nota ed è stata ampiamente esaminata.

Il fatto è che la questione si presenta piuttosto difficile da risolvere, in quanto, nel caso specifico, l'Ispettorato della motorizzazione non ha competenza ad elevare contravvenzioni, mentre la Polizia stradale è talmente carica di lavoro che non riesce a dedicarsi anche alla sorveglianza delle condizioni in cui si svolgono i trasporti. Aggiungo che, tra l'altro, per far questo, si dovrebbe arrivare al sequestro dell'autovettura, cosa che l'attuale legislazione ancora non prevede e che, invece, noi dovremo studiare.

Ritornando al testo del provvedimento, vorrei far presente alla Commissione che il Ministero dei trasporti propone di modificarne il titolo nel seguente modo: « Trasporto di persone sulle autovetture nonché di persone e cose sugli autoveicoli ad uso promiscuo »; tale proposta tende a far considerare anche quest'ultimo tipo di trasporto, che, invece, il presente testo del provvedimento non considera.

G E N C O . E stato già accennato dal senatore Fabretti ciò che avviene per il trasporto sui mezzi pubblici, ed io che abito, a Bari, in piazza della stazione, non posso che confermare quanto egli ha detto.

Tutte le mattine, infatti, affluiscono a Bari centinaia di studenti dalla provincia e, poichè i servizi pubblici sono insufficienti, ci sono quelli che riescono a prenderli e quelli, invece, che per arrivare in tempo alle lezioni devono approfittare delle macchine dei cosiddetti « abusivi », che, più o meno per lo stesso prezzo, li portano a destinazione.

Quale è dunque il nocciolo della questione? Che il fenomeno dei trasporti « abusivi » si verifica proprio perchè i servizi pubblici non sono in grado di svolgere tutti i compiti loro affidati; pertanto, fino a che non si risolverà questo problema centrale, il fenomeno degli « abusivi » non solo non finirà ma, anzi, dilagherà sempre più.

Sono d'accordo con l'onorevole Sottosegretario che non si tratta di materia che si possa regolare troppo semplicemente, e vorrei anche aggiungere che condivido l'opi-

nione espressa dal senatore Martinez, che non si possano effettuare controlli sul peso trasportato dagli autoveicoli facendo perdere tempo alle persone che li occupano.

Concludo dicendo che, a mio avviso, tutta questa serie di problemi dovrebbe essere presa in considerazione in sede di revisione di alcune norme del Codice della strada. Sono dell'opinione che in quella sede sia molto più opportuno sistemare anche questa materia, perchè di trasportatori abusivi ce ne sono a centinaia in tutte le città d'Italia e il giorno in cui avrete vietato a costo di svolgere quest'attività, avremo venti, trenta, quaranta disoccupati in più in ogni paese!

P R E S I D E N T E . Se la causa della esistenza di questi abusivi è da ricercarsi nell'insufficienza dei servizi pubblici, è inutile che poi questi protestino contro gli abusivi!

G E N C O . Teniamo anche presente che l'Amministrazione delle ferrovie (e questo non vuole essere un appunto a tale Amministrazione) in determinate contingenze, sotto le feste di Natale, di Pasqua, eccetera, permette che le vetture ferroviarie trasportino un numero eccessivo di passeggeri: la gente è costretta a viaggiare sui terrazzini, sui mantici di comunicazione tra una vettura e l'altra! Se questa non è una condizione di pericolo, ditelo voi, onorevoli colleghi! Ma chi va a fare la contravvenzione al treno che invece di portare 800 persone ne porta 1.800?

P R E S I D E N T E . Dobbiamo ora decidere se passare all'esame dei singoli articoli oppure attendere il parere della Commissione Giustizia anche in merito ai quesiti che sono sorti.

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore*. Ritengo che sia opportuno porre alla Commissione Giustizia il quesito su come reprimere questa attività abusiva; la difficoltà sta proprio nel definire questo abuso.

G E N C O . Da Bari alla provincia le ultime corse ferroviarie e automobilistiche

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 30ª SEDUTA (3 febbraio 1965)

partono alle nove di sera e chi arriva col treno delle 23 è costretto ad alloggiare in albergo! Se ci fossero più automezzi pubblici, questo non si verificherebbe!

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Noi dobbiamo chiedere alla Commissione Giustizia — ripeto — come ritenga di poter individuare e definire l'attività abusiva, perchè questo è il problema!

PRESIDENTE. La domanda è troppo vaga.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Indubbiamente, il presente disegno di legge non risolve il problema alla base, tuttavia costituisce una possibilità di disturbo dell'attività abusiva.

SPASARI. È il fenomeno che dobbiamo cercare di abolire!

GENCO. La polizia stradale fa decine di contravvenzioni a questo riguardo e debbo dirvi che la prima somma per l'oblazione è di 33 mila lire, dopo quindici giorni è il doppio.

VIDALI. Non v'è dubbio che la materia rientrerebbe in una discussione sul codice della strada: sono state fatte molte richieste di revisione del codice della strada, e noi che abbiamo partecipato alla sua elaborazione sappiamo come sia necessario modificarlo. Questo, però, costituisce un argomento a parte. Il problema attuale è che abbiamo al nostro esame un disegno di legge, sul quale la Commissione Giustizia non ha espresso alcun parere e, io credo, con intenzione perchè si è trovata di fronte ad interrogativi ai quali non vuole rispondere.

Lo stesso relatore non ci ha dato una risposta nè negativa nè positiva ai quesiti che sono sorti. Insisto, pertanto, perchè si chieda alla Commissione Giustizia la sua opinione.

PRESIDENTE. Dobbiamo decidere se questo parere debba essere chiesto ponendo delle precise questioni.

VIDALI. Io sono dell'avviso di chiederlo sul problema generale.

TOMASSINI. Non sarebbe possibile fare una riunione congiunta con la 2ª Commissione? In tale modo, potremmo mettere a confronto le nostre opinioni, arrivando più rapidamente ad una conclusione.

MARTINEZ. Penso che, prima di arrivare a questo, sia preferibile aspettare il parere che la 2ª Commissione ci manderà; anche in considerazione del fatto che noi, nel frattempo, potremo studiare i vari problemi, cui si è fatto cenno nel corso della discussione, in modo più approfondito.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta per chiedere alla 2ª Commissione (Giustizia) il suo parere sulle numerose e complesse questioni giuridiche legate all'applicazione delle norme in questione.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 11,15.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari