

XLIX^a TORNATA

SABATO 8 MARZO 1930 - Anno VIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag.	1795
Disegni di legge:		
(Presentazione)		1795
(Seguito della discussione):		
« Conversione in legge del Regio decreto- legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circo- lazione », (240)		1797
AMERO D'ASTE		1798
PAVIA		1798
TASSONI		1802
CRESPI		1803
CIANO, <i>ministro delle comunicazioni</i> 1805,		1807
DIENA		1811
Uffici (Riunione)		1796
Votazione a scrutinio segreto (Per la nomina di Commissari)		1796
(Chiusura)		1797
(Risultato)		1815

La seduta è aperta alle ore 16.

MARCELLO, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Bevione per giorni 1; Brezzi per giorni 3; Casati per giorni 8; Fulci per giorni 15; Luciolli per giorni 6; Mazzucco per giorni 4; Novelli per giorni 30; Nunzianté per giorni 4. Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono accordati.

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico al Senato i seguenti disegni di legge presentati dall'onorevole ministro degli affari esteri, in iniziativa al Senato:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 dicembre 1929, n. 2409, circa l'accordo provvisorio italo-persiano;

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1930, n. 91, per la proroga del *modus vivendi* italo-francese.

Comunico altresì al Senato i seguenti disegni di legge trasmessi dal Presidente della Camera dei deputati.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 luglio 1929, n. 1406, riguardante agevolazioni fiscali all'alcool di vino destinato alla preparazione del cognac ed alla fabbricazione dell'aceto (380).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2178, che stabilisce la data d'attuazione del regime podestarile nella città di Napoli (428).

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 dicembre 1929, n. 2315, recante ulteriore proroga del termine per l'esercizio dei poteri straordinari concessi al Presidente Generale della Croce Rossa Italiana per il riordinamento degli uffici e servizi e per la dispensa del personale (456).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal regolamento.

Riunione degli Uffici.

PRESIDENTE. Lunedì 10 marzo alle ore 16 avrà luogo la riunione degli Uffici col seguente ordine del giorno:

Esame dei disegni di legge:

Sulla cittadinanza (394). (*Iniziato in Senato*);

Autorizzazione al Governo del Re a cedere gratuitamente alla Fabbriceria di Santa Maria Assunta in Spezia ed al Seminario Vescovile di Spezia due appezzamenti di terreno demaniale in quella città per la costruzione rispettivamente della Cattedrale e del Seminario Vescovile (337);

Modificazioni ad alcune tasse di Bollo - Provvidenze a favore dell'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani e modificazioni alle tasse sulle assicurazioni (338);

Abrogazione dell'art. 218 del Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza 6 novembre 1926, n. 1343 (346);

Piano regolatore per l'allargamento della via Alessandro Manzoni in Milano (347);

Contributo annuo governativo a favore della Reale Accademia dei Lincei (349);

Esecuzione del Trattato di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale fra l'Italia e la Finlandia firmato a Helsingfors il 10 luglio 1929 (350);

Approvazione dei seguenti Atti internazionali fra il Regno d'Italia e la Repubblica turca: a) Trattato concernente l'estradizione firmato in Roma il 19 giugno 1926; b) Convenzione concernente la protezione giudiziaria e l'assistenza reciproca delle autorità giudiziarie in materia civile e penale e l'esecuzione delle decisioni giudiziarie firmata in Roma il 10 agosto 1926 (351);

Disposizioni per la repressione delle frodi nei burri (352);

Concessione di contributi per l'acquisto di apparecchi azionati elettricamente da adibirsi al dissodamento meccanico dei terreni e di premi per il dissodamento mediante detti apparecchi o a mezzo di esplosivi (353);

Proroga della facoltà concessa al Regio Governo di determinare con decreto Reale i comprensori suscettibili di trasformazione fondiaria di pubblico interesse (354);

Modifica dell'art. 3 del Testo Unico delle disposizioni riflettenti l'ordinamento della Commissione Suprema di difesa ed il servizio degli osservatori industriali approvato con Regio decreto 8 gennaio 1928, n. 165 (358);

Concessione di una pensione straordinaria alla vedova del cancelliere di legazione Alfonso Arena (359);

Modifiche e norme integrative del Regio decreto-legge 26 novembre 1928, n. 2716, relativo alla istituzione della Milizia della strada (360);

Soppressione del vincolo di età per la concessione del Regio assentimento al matrimonio degli ufficiali della Regia marina (364);

Cessione gratuita di un aeroplano S. 64 allo Stato Brasiliano e di una navicella del dirigibile « Norge » alla Società Geografica Italiana (391);

Sostituzione dell'art. 13 del Regio decreto 7 giugno 1928, n. 1278, convertito nella legge 20 dicembre 1929, n. 3095, recante modificazioni alle vigenti norme sul reclutamento, l'avanzamento e il trattamento di pensione degli ufficiali della Regia aeronautica (392).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina delle seguenti Commissioni permanenti:

a) trenta membri della Commissione per l'esame dei disegni di legge per la conversione dei decreti-legge;

b) nove membri della Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio;

e la votazione per la nomina:

a) di un membro della Commissione di finanze;

b) di tre membri della Commissione per le petizioni.

Dichiaro aperta la votazione.

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi degli onorevoli senatori che procederanno allo scrutinio delle schede di votazione.

Risultano sorteggiati quali scrutatori:

per la votazione per la nomina della Commissione permanente per l'esame dei disegni di legge, per la conversione dei decreti-legge:

i senatori Sailer, Larussa, Brugi, Luigi, Morpurgo;

per la votazione per la nomina della Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio:

i senatori Callaini, Salvago Raggi, Tosti di Valminuta, Sarrocchi e Montanari;

per la votazione per la nomina di un membro della Commissione di finanza:

i senatori Castelli, San Martino, Borsarelli, Visconti di Modrone e Porro;

per la votazione per la nomina di tre membri della Commissione per le petizioni:

i senatori Rossi Giovanni, Sandrini, Vanzo, Milano Franco d'Aragona, Joele.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego gli onorevoli scrutatori già sorteggiati di voler procedere allo scrutinio.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnelli, Alberici, Albicini, Amero d'Aste, Ancona, Anselmino, Arrivabene, Artom, Asinari di Bernezzo.

Baccelli Alfredo, Baccelli Pietro, Barzilai, Bastianelli, Bazan, Bellini, Berti, Bianchi, Biscaretti Guido, Biscarettio Roberto, Bistolfi, Bonardi, Boncompagni Ludovisi, Bongiovanni, Bonicelli, Bonin Longare, Borghese, Boselli, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Caccianiga, Cagnetta, Cagni, Callaini, Canevari, Carletti, Carminati, Casanuova, Celesia, Cian, Ciccotti, Cippico, Cito Filomarino, Colonna, Corradini, Cossilla, Credaro, Crespi, Crispolti, Crispo Moncada.

Da Como, D'Amelio, D'Andrea, De Blasio, Della Gherardesca, De Marinis, De Tullio, De

Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Donato, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Stefano, Di Terranova, Di Vico, Durante.

Facchinetti, Faelli, Faggella, Fara, Fedele, Ferrari, Ferrero di Cambiano, Ferri, Fracassi.

Gallina, Garbasso, Garofalo, Garroni, Gatti Girolamo, Gatti Salvatore, Giampietro, Ginori Conti, Giordani, Giordano, Gonzaga, Grandi, Grosso, Guaccero, Gualtieri, Guidi Fabio, Guidi Ignazio.

Imperiali.

Lanza di Scalea, Larussa, Libertini, Lissia, Luigi.

Malaspina, Mambretti, Manfroni, Mango, Marcello, Marchiafava, Marciano, Mariotti, Marozzi, Martino, Mayer, Mazzoccolo, Menozzi, Milano Franco d'Aragona, Millosevich, Montanari, Morello, Mori, Morpurgo, Morrone, Mosconi.

Nasini, Nicastro, Nuvoloni.

Padulli, Passerini Angelo, Paulucci di Calboli, Pavia, Peano, Pecori Giraldi, Pelli Fabbroni, Perla, Pestalozza, Petitti di Roreto, Pironti, Pujia, Pullè, Puricelli.

Quartieri.

Raineri, Rava, Reggio, Ricci Corrado, Romeo, Rossi Baldo, Rossi Giovanni, Rota Francesco, Rota Giuseppe, Russo.

Sailer, Salandra, Salata, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Santucci, Scalori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Vittorio, Sechi, Segrè Sartorio, Serristori, Silj, Simonetta, Sinibaldi, Sitta, Soderini, Solari, Spada, Spirito, Squitti, Strampelli, Supino.

Tanari, Tassoni, Thaon di Revel, Tiscornia, Tofani, Tolomei, Torre, Tosti di Valminuta, Treccani.

Vaccari, Valenzani, Valle, Valvassori-Peroni, Vanzo, Versari, Vicini Marco Arturo, Visconti di Modrone, Visocchi.

Zappi, Zippel, Zoppi.

Seguito della discussione sul disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione » (N. 240).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e della circolazione ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Amero D'Aste.

AMERO D'ASTE. Mi associo alle osservazioni e proposte fatte nell'accurata relazione dell'Ufficio centrale.

Riguardo alla proposta che le biciclette possono passare sui marciapiedi ove passano i pedoni, suppongo che debba intendersi come riguardante solamente le località fuori dell'abitato, perchè altrimenti se si trattasse di passare ove è l'abitato, porterebbe dei gravi inconvenienti. In questo senso, naturalmente, io l'appoggio.

Un'altra osservazione e raccomandazione dovrei fare. Quando si pubblicò il decreto, qualche autorità, troppo « zelante » credette che esso potesse avere esecuzione anche per il tempo passato e quindi si era cominciato a fare una distruzione di alberi. Allora il Ministero dei lavori pubblici provvide con una circolare, avvertendo che il decreto non aveva effetto retroattivo e per conseguenza non era da distruggere ciò che si era fatto prima. Io spero che quando si pubblicherà il nuovo decreto, si accompagnerà pure con un'altra circolare nello stesso senso; perchè bisogna considerare che le distanze per le strade comunali stabilite per l'alberatura, i muri di cinta, ecc. erano di un metro e che il decreto attuale le porta a tre metri. Se avesse effetto retroattivo ne verrebbe una vera distruzione di alberi e muri di cinta: quindi spero che si provvederà.

A proposito delle disposizioni riguardanti le distanze, parlando degli scavi, è detto nel decreto che la distanza per essi dai confini della strada deve essere non minore della loro profondità. Ora questa espressione, se riguardasse i pozzi irrigatori, porterebbe a mio parere un inconveniente grave per l'agricoltura. Il pozzo per l'irrigazione deve essere fatto nella parte più alta del terreno, possibilmente dove è più probabile che si trovi l'acqua, e quando si comincia il lavoro non si sa a quale profondità si troverà l'acqua sufficiente: se dovesse farsi a distanza maggiore della profondità equivarrebbe probabilmente a proibire la costruzione di qualche pozzo, specie se si tratta di pozzi artesiani. Io credo, per conseguenza,

che in fatto di pozzi converrebbe stabilire una distanza fissa. Il Codice civile stabilisce la distanza di due metri dalla proprietà contigua; se questa distanza è troppo piccola, si potrebbe portare a tre metri. Mi pare nell'interesse della agricoltura che questa disposizione non sarebbe nociva, specialmente nella Liguria, dove si può dire che la irrigazione è tutta fatta per mezzo di pozzi. Un'altra cosa che mi pare andrebbe modificata è quella della distanza delle siepi. A questo proposito è detto che quando le siepi superano l'altezza di un metro debbono essere a non meno di due metri e mezzo dal ciglio del fosso. Queste siepi però si fanno talvolta lungo i corsi di acqua a difesa della riva. Facendole a due metri e mezzo queste siepi non sosterranno più colle loro radici la riva mentre costituiscono un intralcio per la lavorazione del terreno; quindi mi pare che sarebbe conveniente dire che le siepi si debbano fare a tre metri dal confine della strada e basta. Specialmente in Lombardia vi sono dei canali o fossi che corrono lungo le strade, che servono sia come corsi d'acqua o per l'irrigazione e perciò assai larghi; se si facessero le siepi a due metri e mezzo dal ciglio del fosso, si incorrerebbe negli inconvenienti cui ho accennato. E non ho altro da aggiungere.

PAVIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAVIA. Io mi ero iscritto in questa discussione per dire una parola sui passaggi a livello.

Ma di questo argomento, brevemente ma efficacemente, parlò qui l'on. Nuvoloni ed io dovrei quasi esser spinto a tacermi se non pensassi esser dovere di solidarietà di una tesi giusta il sostenere l'on. De Vito, che nella sua relazione, che resterà negli *atti parlamentari* del nostro Alto Consesso come altra prova della sua versatile cultura, dedicò a questo soggetto una pagina di critica sui passaggi aperti che è certo una coraggiosa iniziativa.

Dico coraggiosa perchè chi la vergò è un uomo che fu in ufficiali contatti colle società ferroviarie e tramviarie: eppure non ha riguardi per dir pane al pane. Siccome io modestamente sono nel suo ordine di idee, amo esser voce nel coro.

Quando nel 1918 si votò l'apertura dei passaggi a livello, invertendo quasi la respon-

sabilità della sicurezza personale, dalle società esercenti il passaggio sulle pubbliche vie al conducente veicoli e al pedone, si invocò soprattutto l'esempio delle nazioni estere per il non affollamento nelle soste alle barriere.

La ragione più saliente era invece (e ad onor del vero non fu molto nascosta) l'economia che in un attimo si poté fare sui bilanci, allora non allegri, di queste aziende, abolendo migliaia di caselli e di casellanti.

Il richiamo all'estero infatti non era il più adatto perchè in Francia, Germania, Austria, America, dove specialmente prevaleva il sistema, si trattava di paesi a grande pianura con strade diritte a lunga chilometatura, dove la visualità da una parte e dall'altra della strada è molto facile. Da noi invece il terreno è scarsamente pianeggiante. Le curve sono molteplici e cito proprio quella linea a mare da Genova a Ventimiglia, ora in riparazione, di cui parlava ieri l'on. Nuvoloni, per dir che solo nel primo tratto ha sette curve. Ma anche all'estero l'abbandono della vigilanza ebbe corta durata, e proprio mentre da noi si applicava la misura del passaggio aperto, là si studiava, e rapidamente si metteva in opera, la sostituzione del casellante colla chiusura meccanica del passaggio o coi segnali più appariscenti e cioè sbarre automatiche, fari luminosi, suoni acutissimi, sufficienti, fin dove arriva la prevedibilità, ad avvertire conducenti e viandanti dell'imminente arrivo di un mezzo di trazione che rapidamente sta per percorrere la tratta che loro sta dinanzi.

Da noi si persiste tenacemente, pur essendovi nel Regno 19.178 passaggi a livello, a sostenere che è giusto non addossare alle società esercenti ferrovie e tramvie qualsiasi ulteriore spesa di avvertimento al pubblico, in più delle tabelle monitorie esistenti.

Da ciò il moltiplicarsi di quegli incidenti di cui ha dato la cifra il nostro zelante relatore e che non sono piccola cosa perchè tutto va messo in proporzione. Gli incidenti dei passaggi a livello furono in prevalenza per le automobili. Ora se si pensa che con oltre 40,000,000 di abitanti, le autovetture, autobus, camions, trattrici, arrivano secondo uno degli ultimi censimenti soltanto al numero totale di 375,000 (altre statistiche dicono 324,000 e perfino 308,000), cosa sarà, quando la giusta propaganda che si

fa perchè l'automobile perda il suo carattere di oggetto di lusso per diventare oggetto di necessità per le classi medie, ed anche per quelle operaie, come avviene in America dove i lavoratori sono portati al posto della loro attività giornaliera da un automobile, favoriti in ciò dal sistema di vendita a rate della macchina, che sta introducendosi anche da noi, avrà il suo trionfo?

È giusto invocare anche in questa materia la disciplina dell'attenzione, ma non pretendiamo creare un uomo fuori del normale. Si pretenda molto dal conducente automobili perchè freni le corse pazzesche, ma per avere sempre ragione contro di lui non cominciamo ad avere torto noi di non aver fatto tutto quanto dovevamo per obbligarlo ad esser cauto.

Le tabelle monitorie? Io non dico somigliano agli editti che gli imperatori romani facevano affiggere in modo che il cittadino non potesse leggerli per più facilmente metterlo in contravvenzione, ma certo ve ne son troppe sbiadite dove più non si legge « attenti al treno » « pericolo di morte » *et similia* e sono applicate ad una altezza per cui il conducente automobilista che va normalmente a 60 km. all'ora e deve tener lo sguardo orizzontale per badare a buche, sassi, ostacoli del basso, non sempre può alzar questo sguardo per vederle comodamente, anche perchè sovente collocate dove le foglie degli alberi vengono ad accarezzarle. Si creò anche il cartello a testa di morto, che io non credo il più adatto perchè più di una volta lo zotico viandante si impressiona talmente di quella macabra improvvisa apparizione da perdere quasi direi quella serenità di movimenti che è indispensabile vicino al pericolo. (*Ilarità, rumori*).

All'estero si ricorre a mezzi più visibili: di giorno, la sbarra automatica a vivacissimi colori, che si abbassa quando il treno sta per arrivare e si alza a treno passato, e di sera in più il faro luminoso a raggi abbaglianti. Talvolta si aggiunge la soneria lungamente sibilante. Impossibile tutto ciò non obblighi a fermarsi. Se ciò non avviene vuol dire che l'automobile manca di freni, il conducente o il pedone... di cervello.

Il far qualcosa di simile in Italia è proprio impossibile? La spesa di impianti e di manutenzione sarebbe enorme? Il relatore ben dice

al proposito, che la questione della spesa non può essere decisiva quando si tratta della incolumità dei cittadini, ma anche sulla sua gravità credo che si esageri. La possibilità di un largo ammortamento la attutisce di molto. Sono, è vero, un profano in materia tecnica, ma in proposito ho fatto proprio una esperienza personale. Nell'epoca in cui dovetti occuparmi di *omnibus rebus* nei pieni poteri concessi dalla Conferenza di Parigi per l'amministrazione del territorio di Marienwerden, una ispezione del funzionamento di parecchie centinaia di passaggi a livello dimostrò la perfezione di meccanismi tedeschi applicati a chiavende in legno che funzionavano da 25 anni.

Vi è, forse, una mentalità sparpagnina nelle sfere amministrative ferroviarie a questo soggetto? Non vorrei crederlo ma alle volte per sottrarsi a un riparo indispensabile si è troppo tenaci a invocare la legge che invece permetterebbe la concessione. Potrei citare come prova un caso altrettanto personale. In una località la ferrovia attraversa la valle con un ponte. Alla testa dello stesso vi è un passaggio a livello che adduce ad una frazione dove specialmente l'estate vi è grande via vai d'automobili. Essendovi alla testa di ponte un casellante per la custodia del ponte, si chiese che questo uomo, già *in loco*, vigilasse anche l'arresto dei veicoli in un passaggio che, in più dell'improvviso apparire del treno, che tra andata e ritorno, treni viaggiatori e merci passa quasi un centinaio di volte al giorno, ha il pericolo della terza rotaia, essendo la linea elettrica. La risposta fu costantemente negativa invocandosi non la spesa, che sarebbe stata zero, ma la legge che, eccettuati casi specialissimi, vuole i passaggi aperti.

Ora queste eccezioni devono essere proprio infinitesimali e il guaio così dovrebbe permanere? Il danno sarebbe, io penso, anche per il turismo, al diffondersi del quale dà tante cure il Governo. E siccome io non credo possibile arrivare alla trasformazione di questi passaggi a livello coi cavaleavia, o sottopassaggi già proposti dall'onorevole Nuvoloni, proprio penso si debba insistere perchè sia oggetto di studio per la futura Commissione coordinatrice del Codice della strada l'applicazione delle sbarre automatiche e dei fanali luminosi, spingendo le

società esercenti ad allargare i cordoni della borsa.

Giuridicamente la cosa mi pare anche giusta, e vedendo qui vicino a me il mio amico senatore Vittorio Scialoja, maestro di tutti in materia di diritto, amerei esprimerne il suo parere sulla tesi se, data una concessione di passaggio, non debba assoggettarsi a conseguenze servitù, che in concreto debbono essere quelle di provvedere in proprio alla sorveglianza del passaggio, non riversandola completamente sulle spalle dei passanti.

Accennavo all'utilità di questa spesa anche di fronte al turismo. Se si vuole che esso si diffonda per ammirare lo splendore delle nostre regioni, bisogna mettersi bene in mente che gli stranieri conoscono ben poco la lingua italiana e quasi nulla la legislazione stradale nostra. Quindi bisogna parlar loro mimicamente chiaro come si fa nei loro paesi, colla sbarra automatica a vivacissimi colori, a fari fiammanti sui pali laterali, a suonerie acutissime, perchè non può entrare nella testa loro, appena passata la frontiera, che, in Italia, ancora non si è pensato di tutelare la incolumità del passante con le cautele che predominano nei loro paesi.

Et de hoc satis.

Ed ora vorrei dire una parola su uno dei punti trattati ieri con tanta dottrina dall'onorevole Longhi, che debuttò in questo consesso in modo da potersi parafrasare per lui ciò che fu detto di un grande parlamentare francese «il a commencé, où les célèbres finissent». Egli ci narrò come sotto l'impressione di un incidente automobilistico di cui fu spettatore, veniva a portare qui la voce della strada, perchè uno dei presenti lo provocò «come legislatore» ad esser l'interprete delle sue proteste. E ci propose l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile della macchina verso il terzo. Non sempre le voci della strada son le migliori consigliere, perchè sono frutti di impeti subitanei, di incomposte tendenze, prive di riflessione, e mancano di quel senso di responsabilità che deve essere invece un primo dovere per il legislatore.

Giustissimo il punto di partenza, che non debba esistere un conducente di automobili, che ha in sè la potenzialità di un danno verso terzi, senza la sicurezza della capacità di risarcirlo.

Ma il mezzo adatto per raggiungere lo scopo è l'assicurazione obbligatoria?

La questione non è nuova. Fu oggetto di larghe discussioni anche da noi e di applicazione in qualche Stato. Nelle une si fecero presenti tutti i pericoli di un tale provvedimento, nelle altre la realtà dimostrò ancora una volta il grande divario che vi è tra la teoria e la pratica.

È recente il clamore che occupò per mesi e mesi la pubblica attenzione degli Stati Uniti per quanto avvenne nello Stato di Massachusetts a proposito della assicurazione obbligatoria per le automobili, voluta nel 1927 dal commissario delle assicurazioni dello Stato, signor Munch. Là dove l'uso delle automobili è diffusissimo, quasi *ad personam* colla «Ford» a pochi dollari, l'inconveniente apparve subito. Il fatto di conducenti liberati dal pensiero della responsabilità individuale finanziaria, e delle vittime non più trattenute dai riguardi accusatorii soggettivi, sapendo che il pagatore del risarcimento era sempre la Società Anonima, portò le denunce a cifre mirabolanti e il primo anno diede alle società assicuratrici una perdita di 1,633,832 dollari. I premi erano naturalmente stabiliti per legge, ma siccome si può, colla forma del monopolio, impedire a una società di assicurazioni di non più esercitare un ramo, ma finora nessuno pensò di coartarlo ad esercitarlo, le società dichiararono ribellarsi all'assunzione di un rischio in certa perdita. Ed allora si elevarono i premi. Immediatamente grida, proteste da parte degli utenti automobili. Munch dovette cedere il posto al commissario Linel che, per ridurre le tariffe, falcidiò i viveri agli agenti di assicurazione, sostenendo non occorre provvigioni là dove l'assicurazione era obbligatoria. Altro finimondo da parte di costoro che dicevano non poter lavorare senza profitto, e fu necessario l'intervento del governatore Fuller che credè calmare l'insurrezione proponendo o una cassa di Stato o un fondo di Stato.

Le polemiche si accesero più vive perchè coll'una si veniva a creare una specie di mutua, dove non come colle altre mutue si divideva l'alea del fatto distruttore, «grandine, incendio, tempesta», ma si doveva dividere il fatto dell'inesperto, dello sventato, dell'au-

dace con quello dell'esperto, del prudente, facendo pesare col premio aumentato l'opera del colpevole sull'innocente. Coll'altra proposta si apriva una porta nel bilancio dello Stato senza possibilità di preventivi.

L'esempio fu così disastroso, che lo Stato di New-York, chiamato dall'imperversare dei sinistri a provvedere alla bisogna, abbandonò l'idea dell'assicurazione obbligatoria che apparve alimentatrice dell'imprudenza da parte dei conducenti e del ricatto da parte delle vittime, e si attenne invece a una norma che è molto più saggia: quella di imporre ai proprietari o conducenti di automotrici, che non hanno una congrua assicurazione, un deposito o una fideiussione bancaria per poter almeno indennizzare una persona con 5,000 dollari, più persone con 10,000 dollari.

In Europa. Si discusse in Francia, dove il ramo automobili in tutte le sue ramificazioni è semplicemente disastroso per tutte le società, e l'abuso degli insolvibili nella manovra del volante è rimarchevole, dei rimedi e il multiforme senatore Coty presentò un progetto di legge più che per altro per permettere al terzo di ricorrere direttamente all'ente assicuratore, ma esso non ebbe ancora il suffragio dei due rami del Parlamento. In Germania, terra classica delle assicurazioni, manca una legge statale al proposito; le città si regolano con provvidenze diverse ed oggi Berlino pare si decida, invece di ricorrere all'assicurazione obbligatoria, di adottare un sistema come quello di New York. Chi vuol avere la licenza di una macchina o si assicuri o depositi la fideiussione per una somma X, presunta sufficiente per un eventuale risarcimento danni.

Invece dalle sale dorate del Castello Reale di Stoccolma, studiata dallo stesso Re Gustavo, che dicesi un giurista di vaglia, in unione a un suo ministro, che porta un nome che è segnale di intellettualità, Bismark, il 10 maggio 1929 in Svezia uscì una legge che impone l'assicurazione di ogni veicolo. Ma gli acuti suoi compilatori videro tanto il pericolo di sminuire la prudenza del conducente che, stabilendo i premi di assicurazione, decisero che sarebbero diminuiti del 10 per cento nel primo anno, del 15 per cento nel secondo, per gli automobilisti che non avessero incidenti.

Vedremo come possa funzionare questo

ingranaggio che impedisce alle società di assicurazioni di far preventivi sui suoi incassi premi e quindi redigere tavole attuarie.

Ora mentre si è così tentennanti in paesi molto più attrezzati di noi, e come automobilismo e come assicurazione, ad applicare l'assicurazione obbligatoria delle automobili, pare sarebbe cosa cauta in Italia il sopprassedere su misure non ancora sufficientemente tranquillanti.

I profondi conoscitori dell'ambiente assicurativo, i suoi scrittori, i magistrati che ne giudicano le norme, fino ad oggi approvarono come utile argine al momento dell'incidente di non far conoscere al danneggiato che dietro il conducente vi è come garanzia la Società assicurativa. Il cambiar sistema può avere gravi inconvenienti, tanto più quando son presenti alla nostra memoria gli scandali recenti dei finti infortunati sul lavoro. L'assicurazione deve esser la previdenza degli onesti, non lo strumento della rapacità dei disonesti. Quindi più che si può deve impedire di aprire il varco a questa falange.

L'inconveniente di un provvedimento che può moltiplicare i disastri, obbligando ad elevare i premi o veder ritirarsi dal campo della loro attività le società assicuratrici, forzando lo Stato a intervenire, perchè fatta la legge, bisogna che essa funzioni, è tale da suggerire ancora una volta il motto *festina lente*.

Concludo senza credere di essere in contraddizione di fronte al suggerimento che do a due forzieri dell'economia nazionale. Ad uno, quello delle società esercenti le nostre linee ferroviarie e tramviarie, dico: apritevi per la tutela dell'incolumità cittadina nel libero percorso delle nostre strade. All'altro, il forziere dello Stato, dico: evitate di prendere misure troppo improvvisate che vi obblighino ad aprire i vostri sportelli per pagare risarcimenti che, se per questo rischio le Società assicuratrici si ritirano, peserebbero sulle vostre spalle per colpa del conducente automobili verso il quale bisogna non sminuire ma moltiplicare il dovere della prudenza. (*Approvazioni*).

TASSONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSONI. Ho chiesto di parlare per fare una raccomandazione, anzi due raccomandazioni semplicissime. Quando io leggo sulle sta-

tistiche che di tratto in tratto pubblicano i giornali, che nell'anno sono state intimate 480,000 contravvenzioni per infrazioni al Codice della strada, non è un senso di entusiasmo che io provo e neppure di semplice compiacimento, come è accaduto per altri; ma io rimango piuttosto perplesso, perchè l'animo mio si chiede se per caso non si è andati all'eccesso; se le contravvenzioni non minaccino di diventare fine a loro stesse; se esse non stiano per creare o non abbiano già creato al conducente, dilettante o professionista, una vita da cani; se non concorrano anch'esse a creare attorno all'automobile quell'aura di antipatia o di diffidenza cara ai misoneisti, che non giova al prosperare dell'industria e nuoce anche al diffondersi di questo mezzo di locomozione del quale in Italia per ora c'è penuria, come già ha rilevato il mio amico on. Pavia. Anche qui le statistiche hanno parlato e se non siamo gli ultimi in Europa per numero di macchine, siamo prossimi ad esserlo, chè vediamo persino dopo la Spagna.

Intendiamoci bene, perchè dicendo questo io non vorrei essere frainteso. Io trovo opportune, giuste talune, anche molte delle sanzioni proposte; anzi per taluna sarei fin più severo di quanto la legge non sia, quasi feroce, come per esempio per quella intesa a colpire coloro i quali, resisi colpevoli di un sinistro, disertano, dopo averlo perpetrato, il campo delle loro tristi gesta e cercano la salvezza in una fuga ignominiosa. Ma chiunque abbia la consuetudine di leggere i giornali e le riviste specializzati che si occupano di materia automobilistica, e qui in Roma ne abbiamo di ottimi pubblicati dall'Automobile Club della capitale, come ne abbiamo di ottimi a Milano, a Torino, a Genova, sa anche che accanto a molte contravvenzioni giuste, altre ce ne sono che giuste non sono affatto, che sono applicate molte volte per un puntiglio o per un falso amor proprio, sono ridicole o anche inique.

Tanto che io mi associo «toto corde» al relatore, all'egregio collega, senatore De Vito, quando, nella sua lucida relazione, alludendo all'agente, scrive: «Ma chi ne è incaricato deve avere la necessaria preparazione e la coscienza di compiere un dovere nel pubblico interesse; non andare alla caccia di contravvenzioni

« con eccessivi rigorismi, con subdoli sotterfugi, unicamente per assicurarsi più o meno « laute partecipazioni al gettito delle ammende ». E poco più avanti: « Per tutte le trasgressioni « infine, si esauriscano esse col verbale di « contravvenzione o diano luogo ad intimazioni, « è indispensabile assicurare le maggiori « garanzie di obbiettività e imparzialità, dando « modo al trasgressore di far valere le « proprie ragioni, per la riparazione di eventuali « errori di fatto o di apprezzamento ».

DE VITO, *relatore*. Le ammende vanno al fondo comune.

TASSONI. Tanto che io vorrei che la mia modesta parola trovasse eco, con quella del relatore, presso la Commissione mista di senatori e di deputati che sarà chiamata a statuire in materia. Come vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale è giovane, illuminato e come tutti i giovani arde dal desiderio di fare, trovasse qualche minuto del suo prezioso tempo per infrenare con opportune disposizioni il soverchio zelo di taluni agenti, per vero dire molto molto in sottordine.

E vengo alla seconda raccomandazione per la quale sarò ancora più breve che non per la prima. Questa sera o lunedì noi voteremo questo disegno di legge, e così esso sarà provveduto di tutti i crismi necessari.

Io vorrei che la Commissione mista di senatori e deputati, auspicata in questa sede come nell'altro ramo del Parlamento, per rivedere e coordinare le disposizioni di questa legge, fosse nominata il più sollecitamente possibile. Vorrei che essa accudisse al lavoro non piccolo che le sarà demandato con la maggiore alacrità. E vorrei infine che il Governo con pari sollecitudine concretasse e pubblicasse il Testo Unico e definitivo delle « Norme per la tutela della strada e della circolazione ». E ciò affinché nella congerie delle disposizioni oggi vigenti — delle quali taluna che figura in questa legge è già vulnerata per le critiche di cui è stata oggetto qui e nell'altro ramo del Parlamento, talune altre sono contraddittorie, come ha messo tanto chiaramente in evidenza l'on. De Vito — il viandante, sia pedone, sia su veicolo, sappia finalmente una buona volta e per sempre « à quoi s'en tenir ».

Ho detto.

CRESPI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRESPI. Onorevoli Senatori, ho l'onore di rappresentare ufficialmente il Reale Automobile Club d'Italia: parlo perciò a nome degli automobilisti. Veramente gli automobilisti del Reale Automobile Club d'Italia, dopo che il loro massimo istituto è stato chiamato dai ministri competenti, e specialmente da S. E. Ciano e da S. E. Rocco, a collaborare intensamente nella compilazione di questo disegno di legge; dopo che il Reale Automobile Club d'Italia ha visto con grande soddisfazione accolte molte delle sue osservazioni e delle sue proposte, e con rammarico ne ha viste scartate alcune altre (rammarico però temperato dal fatto che anche qualche altra proposta molto più autorevole è stata pure messa da parte); dopo che il Reale Automobile Club d'Italia ha letto le due relazioni Bertacchi e De Vito, nelle quali il suo nome è ripetuto frequentemente e le proposte, le accettate e le non accettate, sono discusse e ridiscusse, e tutte appoggiate; dopo che il Reale Automobile Club d'Italia ebbe l'onore di essere qui dentro nominato parecchie volte dai precedenti oratori, esso nulla più avrebbe a dire. Tutte le sue proposte trovano posto nella relazione Bertacchi e nella relazione De Vito e trovano appoggio presso gli onorevoli colleghi che hanno parlato.

Ma pure io debbo parlare per un dovere impellente. Anzitutto per un dovere di cortesia; giacché il Reale Automobile Club d'Italia sente il bisogno di manifestare il suo pensiero riconoscente e al Governo e agli oratori della Camera e del Senato e agli onorevoli relatori che tutti hanno preso a cuore gli interessi dell'automobilismo, e col loro intenso lavoro, con la profondità di dottrina ad essi propria, hanno portato qui il Codice della strada che è soprattutto un codice automobilistico, perchè è stato imposto come una necessità non dalla trazione dei veicoli ordinari, non dal movimento dei pedoni, ma dal nuovo grande movimento.

E devo anche pronunciare parole di promessa. La promessa dell'Istituto che ho l'onore di presiedere di una sempre più intensa collaborazione col Governo, di essere sempre maggiormente ai suoi ordini e di affiancare il movimento del traffico stradale con sistemi ed intenti sempre più moderni, coll'amministra-

zione la più rapida, coll'amore più intenso, coll'entusiasmo più sincero.

Il Reale Automobile Club d'Italia, sorto per volontà del Duce, ebbe i suoi pilastri finanziari in due geniali concezioni del ministro delle finanze del tempo, l'on. Volpi. Oggi è Ente morale e Istituto di diritto pubblico e ritiene di aver fatto opera non inutile.

Dal giorno della sua costituzione in Ente morale (12 novembre 1926) ad oggi, ecco i risultati: aumento del numero dei soci da 7000 a 40,000. Aumento del numero di macchine in continua progressione, come è notato (non ripeto le cifre) nella relazione De Vito. Espongo ora le cifre ultimissime che mi sono state rilevate ieri. Dati della relazione De Vito al 31 dicembre 1928: autovetture 142,991. Dati non ancora ufficiali pel 31 dicembre 1929: autovetture 181,325; aumento 40,000 vetture. Autobus da 6700 a 8156. Autocarri: da 40,000 a 53,000. Trattorie stradali: da 460 a 718. Motocicli: da 66,000 a 81,000. Rimorchi: da 6,600 a 9000. Trattorie agricole da 1300 a 8200.

Aumento nel gettito delle tasse di circolazione riscosse dal Reale Automobile Club d'Italia dal 15 dicembre ad oggi in confronto del periodo corrispondente 1928-29: 22,000,000. Aumento del movimento dei crediti privilegiati iscritti al pubblico registro automobilistico: dati del periodo 28 ottobre 1927 al 31 dicembre 1928. Privilegi legali 317,000,000 e convenzionali 12,000,000; totale 329,000,000. Dati del periodo 1° gennaio 1929 al 31 dicembre 1929: privilegi legali 392,000,000, convenzionali 17 milioni. Totale 409,000,000; 80,000,000 di più in un anno. Totale dei due periodi 738,000,000. Con la riduzione dei privilegi scaduti, pari a 250,000,000, restano 500,000,000 di smobilizzo del nostro patrimonio automobilistico. Badate, onorevoli colleghi, non impressionatevi di questa cifra, come fa qualcuno, per dedurne che i privilegi accordati alle automobili possano costituire un debito troppo ingente e pericoloso. Il patrimonio automobilistico italiano ammonta a 5,000,000,000: i privilegi ammontano pertanto solo a un decimo del patrimonio automobilistico; dunque niente di pericoloso. Resta soltanto un mezzo escogitato dal ministro delle finanze Volpi, per permettere la maggiore diffusione della macchina utilitaria, perchè

sono soprattutto le macchine utilitarie che si vendono con privilegio e, quindi, a rate.

Ma è notevole anche il movimento dei privilegi convenzionali, e questi si applicano specialmente agli autobus, cioè all'industria del trasporto automobilistico con suo grandissimo vantaggio. E non è che le industrie che esercitano il trasporto automobilistico si servano del privilegio per comprare autobus e camions. No. Di solito questi automezzi si pagano per contanti e, invece, si crea il privilegio convenzionale per poter sviluppare con quei crediti garantiti l'industria. Dunque, operazione sana.

Chi ha vaghezza di statistiche può consultare e richiedere al Reale Automobile Club un libriccino automobilistico relativo all'Italia, tutto a figure e molto facilmente assimilabile, nel quale tutto il movimento automobilistico è graficamente commentato.

Chi ha vaghezza di statistiche internazionali può consultare un altro libriccino uscito di recente, pubblicato dalla Camera di commercio internazionale, dove esistono due Commissioni che da due anni ho l'onore di presiedere, le quali si applicano allo studio del turismo internazionale su strada e della collaborazione fra le ferrovie e gli automezzi. Di questo libriccino io vi faccio grazia delle cifre più conosciute, che sono quelle che riguardano il numero degli automobili. Voi sapete tutti presso a poco che in America vi sono circa 25,000,000 di automezzi; che in Inghilterra ve ne sono 700,000; che in Francia ve ne sono 900,000; ed in Italia 341,000. Ma ci sono qui degli altri dati, pure molto interessanti, che riguardano i chilometraggi delle strade. Noi abbiamo istituito l'Azienda della strada che deve occuparsi di 20,000 chilometri sui 160,000 delle nostre strade. Ebbene, altri Paesi più fortunati di noi hanno delle lunghezze di strade semplicemente fantastiche. Vi cito l'America che ha 469,000 chilometri di strade nazionali e 4,352,000 chilometri di strade dipartimentali con un totale di 4,821,000 chilometri di strade. Per le strade gli Stati Uniti spendono 1,000,000,000 di dollari all'anno.

Ciò dà un'idea di cosa sia il movimento automobilistico, e del suo immenso sviluppo in tutti i paesi, nonchè del suo rapido incremento.

E spiega pure quell'articolo 2 del nostro disegno di legge che demanda, subito dopo l'approvazione, il rifacimento del Codice della strada al Governo, col sussidio della Commissione parlamentare di cui si è qui parlato. Perché il movimento è incessante, rapido. Non è che questo Codice della strada sia incompleto per l'epoca in cui è stato concepito. Esso era completo: ma il tempo si evolve con tale rapidità da far sì che l'istituto, oggi giovane e buono, è già vecchio domani.

Oggi per esempio il grande problema internazionale per i trasporti non è più il problema ferroviario o il problema stradale: è il problema complesso della concorrenza fra le ferrovie e le strade. E nell'Associazione Internazionale degli Automobili Club riconosciuti, che ha sede in Parigi e di cui io ho l'onore di essere il Vice Presidente, e nella Camera di commercio internazionale, da due anni si tengono continue riunioni (a cui intervengono i rappresentanti di cinquantadue Nazioni per l'Associazione degli Automobili Club e di 36 Nazioni per la Camera di commercio internazionale), per seguire questo problema.

Le ferrovie sono omai spesso battute dall'automobile in tutti i Paesi del mondo! Le ferrovie in molti casi non possono più trasportare con la celerità voluta ed al prezzo voluto. Le ferrovie hanno cercato di sopraffare le automobili, ma non ci sono riuscite ed oggi esse devono collaborare coll'automobile. (*Commenti*). Oggi, onorevoli colleghi... Ma lei, onorevole ministro, è anche automobilista!

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Però lei in ferrovia ci viaggia spesso. (*Viva ilarità*).

CRESPI. Le ferrovie sentono il bisogno della collaborazione perchè vedono i loro introiti diminuire causa la concorrenza automobilistica, e naturalmente gli organismi automobilistici la offrono. E perchè? Onorevoli colleghi, anche in Italia esiste questo problema. In Italia oggi col prezzo della benzina a lire 1.80 al litro...

Voci. No, no, due lirette!

CRESPI. Con tasse per 90 centesimi al litro, con la tassazione complessiva più elevata del mondo, fra tasse di benzina, di circolazione, ecc. e con le ferrovie in ordine, come le ha messe l'on. Ciano, costa meno trasportare parecchie

merci da Milano a Genova, attraversando l'Appennino col camion, che per ferrovia. (*Commenti*). E la merce arriva più rapidamente. (*Cenno dell'onorevole ministro delle comunicazioni*). Onorevole Ciano, ho i conti precisi a sua disposizione.

E non parliamo dei trasporti su strade pianeggianti, e specialmente di quelli su autostrade, come nella zona lombarda! Ed allora collaborazione! Come si fa a collaborare? Si istituisce il cosiddetto « door to door service », cioè il servizio da porta a porta. Una delle massime spese dei trasporti sono i vari trasporti. Il caricamento, cioè il mettere la merce sul carretto a trazione animale o sul camion, per portarla alla stazione, poi lo scaricarla, il lasciarla giacente in stazione finchè il carro ferroviario è pronto, il caricarla su questo, il lasciarla poi andare a destinazione, passando magari prima per un binario morto; l'arrivare alla stazione destinataria, il farvi una sosta, il pagare la sosta, il ricaricare la merce sul camion ed infine il portarla sul luogo di consumo o comunque di destinazione, costituisce una perdita di tempo e di denaro eccessiva.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Anche per il carbone bisognerebbe eliminare i trasporti.

CRESPI. Sicuro! Approfitto della sua interruzione, on. Ciano, per notare che oggi il carbone costa 25 scellini circa, alla miniera: si pagano oggi 6 e mezzo scellini dalla miniera fino a Genova.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Anche otto!

CRESPI. Totale 125 lire circa. Ma poi si pagano 10 lire per spese di sbarco e 35 lire per il trasporto da Genova a Milano.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Perché non lo trasportano coi camions?

CRESPI. Lo porteremo anche coi camion, quando ne avremo 300,000 come in Francia invece di 53,000.

Per trasportare il carbone da Genova a Busto Arsizio o al mio stabilimento si spendono, comprese le spese di sbarco, circa 50 lire e più, ciò che vuol dire la metà del costo del carbone, sommate le spese della miniera e di trasbordo.

Le ferrovie non ne hanno colpa: succede così nel mondo intiero; in Inghilterra, fatte le de-

bite proporzioni; succede così in Germania. Eppure date le enormi spese di sbarco a Genova, costa meno far venire il carbone tedesco via terra che via mare!

Gli americani, usufruendo di un'idea italiana, anzi forse di parecchie idee italiane di Forlanini e d'altri, hanno applicato già su larga scala i carri a sezione, con un esperimento riuscitissimo. Essi trasportano così dei materiali molto simili al carbone: i laterizi. I laterizi vengono caricati alle fornaci in cassoni fatti appositamente in modo che la sagoma del cassone corrisponda perfettamente ad un sotto-multiplo della sagoma del carro ferroviario e ad un sotto-multiplo della sagoma dei camions. Il caricamento dei laterizi avviene dunque alla fornace nei cassoni. I cassoni sono caricati a mezzo di apparecchi di elevazione e di scivolamento sui camions. I camions li portano alla stazione ferroviaria e là i cassoni scivolano sui vagoni. I vagoni li portano alla stazione ferroviaria di destinazione, e colà i cassoni ritornano automaticamente sui camions e su di essi giungono al fabbricato in costruzione. La gru del fabbricato li solleva e porta i laterizi sempre nei cassoni fino al quarantesimo o al cinquantesimo piano ove essi servono direttamente ai muratori. L'economia è sensibilissima. Questo che si fa per i materiali poveri si vuol fare ormai per materiali diversi.

Il Congresso Internazionale dell'Automobile tenutosi a Roma nel settembre 1928 ha bandito un concorso mondiale per i trasporti con carri a sezione. L'idea ha attecchito e nell'ultima riunione avutasi a Parigi il 24 gennaio scorso, per stabilire definitivamente le modalità del concorso, i grandi capi delle imprese ferroviarie europee, che fino allora erano stati piuttosto freddi, si sono mostrati molto favorevoli. Ho il piacere di dirvi che nell'ultima riunione tenutasi a Parigi l'ambiente era trasformato e tutti i capi delle grandi imprese ferroviarie...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. C'eravamo anche noi!

CRESPI. C'eravamo anche noi, naturalmente, e magnificamente rappresentati; con molta autorità.

Si è ora stabilito e pubblicato il regolamento del concorso. Auguriamo che tutto ciò si applichi presto, abbia successo e diminuisca

le spese di trasporto che incidono così gravemente sui costi di tutte le produzioni.

Queste, onorevoli colleghi, le premesse del disegno di legge, che dimostrano la sua importanza, la quale non si ferma ai confini nazionali.

Ed ora, onorevoli colleghi, molto rapidamente qualche osservazione sugli articoli.

Articolo 8. Trattasi della famosa questione dei passaggi degli elettrodi su strade. Il relatore ha segnato con mano maestra i limiti di questa questione ed i pericoli della disposizione che lascia in facoltà alle autorità, che concedono i passaggi di elettrodi sulle strade anche comunali, e quindi anche ai comuni, di revocare le autorizzazioni a loro insindacabile giudizio. Il relatore ha già notato i pericoli della disposizione. Io devo farmi interprete in quest'Aula, come un autorevole deputato se ne è fatto interprete alla Camera, del timore che ha invaso tutte le società che esercitano le industrie elettriche relativamente alla revocabilità delle concessioni.

Io so di positivo che si attende la modificazione dell'articolo per fare dei nuovi attraversamenti. Badate che tutta la nostra industria, dipende dall'industria elettrica e che quindi non è possibile ammettere remore nello sviluppo di quest'ultima.

È urgente che il Governo dia affidamenti al riguardo. Insisto su questo punto perchè la questione è grave ed urgente. Perciò aggiungo la mia modesta parola, il mio modesto incitamento, a quella del relatore.

Articolo 14 « piantagioni-visibilità ». D'accordo e sull'articolo e sulle osservazioni già fatte alla Camera ed in Senato.

A proposito di piantagioni, però, debbo ricordare che è venuto un po' troppo di moda di fare delle piantagioni sulle strade come per disposizione di carattere generale. Oggi si vuole piantare su tutte le strade. Questo può essere molto pericoloso. Bisogna distinguere fra strade a fondo permanente o con bitume e strade semplicemente cilindrate.

La piantagione può essere pericolosa perchè questa distrugge la strada cilindrata apportandovi molta umidità. Bisogna poi anche distinguere fra strade larghe e strade strette. Su quest'ultime le piantagioni restringono ancora maggiormente le strade ed aumentano i pericoli della circolazione.

Articolo 27 «passaggi al livello». La questione è stata molto discussa. Io so che l'onorevole ministro delle comunicazioni è un gran difensore dei passaggi al livello incustoditi. Ebbene, on. Ciano, facciamo un viaggetto insieme a Oslo o a Stoccolma e vedrà tutti i modernissimi impianti di passaggi a livello incustoditi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Io, che viaggio tutto il giorno telegraficamente e vivo di tutti gli eventi, posso assicurarla — on. Crespi — che anche in Italia c'è una larghissima applicazione di questi modernissimi impianti e non capisco davvero perchè lei mi vuole portare tanto lontano!

Chiedo permesso all'illustre presidente del Senato e all'on. Crespi se a questa mia interruzione aggiungo che tutti questi bellissimi congegni non impediscono il ripetersi degli incidenti. Infatti, finivo di dire proprio ora al mio collega Di Crollalanza che su 263 inconvenienti avvenuti ai passaggi a livello, 84 sono avvenuti ai passaggi a livello custoditi. Sono quindi le automobili che investono prima le sbarre e poi il treno. Non crediate che esageri, onorevoli Senatori, nel dire ciò: talvolta non è più il treno che investe le automobili, bensì le automobili che investono il treno. Infatti, quando l'investimento si verifica alla ottava o nona carrozza del convoglio, io penso (e qui ci sono molti marinai che d'investimenti possono intendersi) che non è più il treno che investe l'automobile, ma che è l'automobile che investe il treno.

I segnali sono ottimi e visibili, gli automobilisti attenti non possono affatto lamentarsi dell'inefficacia di questi preavvisi. Bisogna, a mio modo di vedere, assolutamente insistere nella disciplina dei servizi automobilistici.

Bisogna, e il senatore Crespi lo sa, insistere soprattutto in un giusto rigore nelle concessioni delle patenti automobilistiche (*approvazioni*).

Non si debbono dare le patenti con facilità, non si deve incoraggiare la corsa alla morte (*approvazioni applausi*).

Mi sia poi permesso, on. Pavia, di riportare la questione dei passaggi a livello, della quale si è già tanto discusso anche in quest'Aula, nelle sue giuste misure. Tutti i disastri avvenuti in Italia in un anno sulle ferrovie dello Stato sono 263, mentre quelli per la circo-

lazione stradale nella sola Milano superano i 1000.

Gli incidenti avvenuti in Italia ai passaggi a livello incustoditi non sono quindi che il 25 % circa dei disastri avvenuti nella sola città di Milano.

Ora nessuno si è occupato di Milano e degli incidenti di Milano; ma tutti si commuovono per il più insignificante incidente ferroviario che ha tanta risonanza nella stampa e nella opinione pubblica.

Noi continueremo ad occuparci a migliorare le segnalazioni, ma soprattutto porteremo la nostra attenzione sul rigore che vogliamo istituire nelle autorizzazioni ai conducenti delle autovetture (*approvazioni*).

PRESIDENTE. Questa sarebbe stata un'interruzione dell'onorevole ministro. (*Si ride*).

CRESPI. È questa una discussione tipo francese, e perciò più animata! Io ringrazio in ogni modo l'onorevole ministro delle comunicazioni per le spiegazioni date.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ed io la ringrazio a mia volta per l'occasione che lei mi ha dato di poter chiarire al Senato il tragico evento dei passaggi a livello!

CRESPI. Io mi permetto però di replicare brevemente. Il sistema più moderno di segnalazione dei passaggi a livello è il sistema ottico e acustico nello stesso tempo. Da noi i passaggi a livello o sono custoditi e, dice l'onorevole ministro, i disastri succedono lo stesso, o non sono custoditi e, dice l'onorevole ministro, i disastri accadono in quantità quasi equivalente. L'onorevole ministro ne dà la colpa ai conducenti; perfettamente d'accordo. Se non ci fossero i conducenti, non ci sarebbero probabilmente neanche i disastri. (*Si ride*).

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. I disastri avvengono per lo più il sabato sera e la domenica, e questo è significativo!

CRESPI. Ma il sistema moderno è quello di impiantare le segnalazioni automatiche; quando il treno arriva a una certa distanza dal passaggio a livello si mettono automaticamente in moto tre congegni dei quali almeno uno funziona: chiusura automatica delle sbarre; un sistema di segnalazioni acustiche e un sistema di segnalazioni visive che si odono e si vedono a grande distanza e che si vedono molto bene. Qualunque conducente deve e può sen-

tirle e vederle e allora anche se uno di questi sistemi non agisce ne sussiste sempre un altro e il conducente ne è avvisato a tempo. Questo è il grande progresso e il grande vantaggio del sistema moderno ed è per questo, onorevole ministro, che io mi sono permesso di invitarla a fare un viaggio tra Oslo e Stoccolma dove ella vedrà applicati questi sistemi.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Basta andare in Piemonte per vederli.

CRESPI. *Segnalazioni*. Non è che una brevissima raccomandazione che io voglio fare ed è che per tutte le segnalazioni, sia per quelle stradali fuori dei centri abitati, come per quelle entro i centri abitati, si tengano presenti le norme internazionali. Non si devono più fare delle segnalazioni con norme speciali. Tutti gli enti internazionali, la Società delle Nazioni, la Camera di commercio internazionale, l'Associazione Internazionale degli Automobili Club, le Associazioni internazionali delle grandi città, si occupano tutte di traffico stradale, ed hanno stabilito delle segnalazioni comuni ed identiche, sia per le città che per le campagne, alle quali è necessario attenerci, perchè noi dobbiamo attirare il turismo internazionale, e dare ad esso le maggiori comodità e le maggiori garanzie. Ora è indubbiamente una grande comodità quella di riscontrare ovunque le stesse segnalazioni. A questo proposito, permettetemi di segnalare un fatto nuovo circa la necessità, da tutti noi sentita e soprattutto dai Governi, di intensificare gli studi e i provvedimenti utili al turismo internazionale. È recentissima la creazione in Francia di un apposito Commissariato turistico, avvenuta coll'attuale Ministero Tardieu. È un segno dei tempi!

Gare di velocità. È un argomento interessante e qualche volta doloroso; non è risolto completamente, quindi dovrà essere ristudiato. Però il Reale Automobile Club d'Italia dichiara che assume gli obblighi impostigli dalla legge colla massima buona volontà e li eseguirà fedelmente; ma non intende con ciò di assumere una responsabilità diversa da quella degli altri organi che sono chiamati a tutelare la incolumità dei cittadini. Ciò anche nelle corse per le quali esso dà dei concorsi in denaro agli enti che le indicano. Il Reale Automobile Club d'Italia favorisce le corse, ma respinge assurde responsabilità.

Pesi massimi. L'on. Valenzani, se ben ricordo, ha parlato qui delle trattrici agricole che pesano molto di più dei limiti segnati dalla legge.

E allora mi è venuto in mente un film edito dall'Istituto Luce, che si proietta in questi giorni nei nostri cinematografi, nel quale compare un'enorme locomotiva americana a sei assi, montata su una trattrice e trascinata a spasso per le strade di una città e poi per quelle del sobborgo e della vicina campagna. Peso enorme: altro che le nostre trattrici agricole! Ma mi permetta l'on. Valenzani di fargli considerare che a questi casi è provveduto dalla legge, con l'articolo 38, il quale contempla appunto i trasporti eccezionali, e dà facoltà agli organi competenti di permetterli, siano essi fuori limite o per la sagoma, o per il peso. Quindi nessun inconveniente è possibile al riguardo.

Articolo 43: «Dimensioni dei cerchi dei veicoli». Qui mi permetto di ripetere la raccomandazione sul tipo di quella fatta testè dal ministro delle comunicazioni e cioè quella del massimo rigore. Non è possibile mantenere in buon ordine le strade se si tollerano i cerchi stretti. (*Segni di assenso del ministro dei lavori pubblici*).

Sono lieto di vedere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici consente: bisogna che le disposizioni sui cerchi siano rispettate e fatte rispettare.

DI CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo impartito recenti rigorose disposizioni.

CRESPI. La ringrazio.

Pedoni. Mano sinistra da seguire. Onorevoli colleghi, tutti abbiamo visto i risultati delle disposizioni comunali perchè i pedoni tengano la sinistra. Abbiamo visto nei centri come Milano mutare continuamente queste disposizioni. Un bel giorno, nelle strade principali di Milano, i vigili urbani hanno l'obbligo di mandare tutti i pedoni a sinistra, e continuano per alcuni giorni in questa bellissima norma. Un altro bel giorno si stancano, e tutti vanno per la loro strada come prima. Sono, quindi, evidenti gli inconvenienti, tali da far sospendere continuamente l'applicazione del regolamento, ed allora perchè fare il regolamento?

Badate, onorevoli colleghi, che questo re-

golamento è contrario ai sani principi demografici perchè impedisce i matrimoni: infatti come si fa a piacersi se non ci si può mai guardare in faccia? (*Si ride*).

Ed arrivo all'articolo degli auto-veicoli. Non ho nulla da aggiungere, solamente devo ripetere la raccomandazione vivissima del concentramento dei servizi. Il Reale Automobile Club d'Italia è attrezzato a ciò e pronto ad abolire i 37 documenti necessari per ottenere la patente. Massimo rigore nel dare la patente, d'accordo; ma quando questo rigore si è usato, non scocciare più il prossimo! È l'ottavo comandamento...

Articolo 69: *Moto-leggera*. Cosa è la moto-leggera? È un veicolo a trazione meccanica, per il quale non è necessaria nè la patente, nè il certificato, nè la targa; e che può correre a 135 chilometri all'ora! Non ha targa e non ha conducente autorizzato. Secondo l'ultimo regolamento la moto leggera può avere un motore fino a 175 centimetri cubi di cilindrata, e con gli ultimi perfezionamenti questi veicoli leggerissimi possono raggiungere le suddette velocità, ammazzando il prossimo e serbandolo l'incognito! Perchè tali macchine sono moto-leggera, e non motociclette? Onorevoli ministri, vi prego, rivedete questa questione: voi che siete tanto giustamente pensosi dell'incolumità pubblica. La moto-leggera è diventata un vero pericolo.

Articolo 71: *Passaggio di proprietà*. Anche qui non ho che a rimettermi alla relazione perchè il passaggio di proprietà sia concentrato nell'Ente cui è affidato il registro automobilistico e perchè il Registro automobilistico sia completo e tutte le macchine vi siano iscritte. Vi sono troppe macchine che sfuggono alla registrazione: ciò è pericoloso specialmente in caso di mobilitazione. Onorevoli colleghi, oggi mediante il Registro automobilistico e lo Schedario automobilistico, la mobilitazione dei 300 mila e più automobili esistenti in Italia può farsi in 5 minuti. Ma bisogna che tutte le macchine siano registrate.

In uno Stato modernamente organizzato la necessità dei servizi statistici è assolutamente indispensabile, e quindi è necessario che questo servizio sia aggiornato minuto per minuto. I mezzi attuali per raccogliere le statistiche in ogni azienda sono automatici, non vi è che tenerli al corrente giorno per giorno, minuto per minuto.

E vengo all'articolo 75, che parla del monopolio della vendita delle targhe; l'articolo è stato ispirato da un'idea veramente eccellente. Mi permetto di esporre al Senato il successo in cifre, di questa disposizione, per la quale la fabbricazione delle targhe e la vendita è concessa ad un solo ente, l'Associazione dei mutilati ed invalidi di guerra.

L'Associazione ha incaricato il Reale Automobile Club d'Italia di fare la vendita per suo conto. Il Reale Automobile Club d'Italia ha già versato all'Associazione invalidi di guerra 4,400,000 lire di beneficio, e presto arriverà a versare un complesso di 5,000,000.

E vengo all'articolo 82, che è legato all'articolo 106, del quale ha già parlato l'onorevole ministro delle comunicazioni.

On. Ciano, riprenda interamente la sua idea che è stata un po' mutilata e la faccia applicare interamente nel novissimo Codice. Ella avrà il plauso di tutti gli automobilisti d'Italia.

Lascio le questioni legali e di procedura a chi è molto più competente di me. Ho ascoltato con grande ammirazione i discorsi degli onorevoli Giampietro e Longhi, e risponderò brevissime parole agli oratori che mi hanno preceduto e che hanno interloquuto su due o tre questioni nuove, per dire su di esse il parere del Reale Automobile Club d'Italia.

La prima questione è stata sollevata dall'on. Nuvoloni: è la questione delle auto-strade. Gli automobilisti italiani non sono eccessivamente entusiasti delle auto-strade. Essi sono entusiasti delle strade buone, tenute in ordine; non desiderano neppure il rifacimento completo delle strade dal punto di vista costruttivo, anzi richiedono che i molti milioni (e sono pochi, purtroppo, in confronto alle grandi necessità) che si stanziavano siano soprattutto attribuiti al fondo stradale.

E in ciò sanno di avere consenziente il giovane ministro dei lavori pubblici, nel quale il Reale Automobile Club d'Italia pone tutte le sue speranze e la sua entusiastica fiducia.

DI CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio!

CRESPI. A proposito delle autostrade permettetemi di dire una parola sulle magnifiche opere che si stanno compiendo su quella strada, primissima in importanza per l'automobilismo e d'interesse nazionale, di cui ha parlato l'ono-

revole Nuvoloni: la strada al confine francese, Genova-Ventimiglia.

Ebbene, onorevoli colleghi, io sono stato presidente dell'autostrada Milano-Laghi, vicepresidente della Milano-Bergamo; ho visto con molto piacere l'iniziativa del collega Agnelli per l'autostrada Milano-Torino, quella dei fiorentini per l'autostrada Firenze-Mare, ed ho, per quanto ho potuto, dato il mio appoggio all'autostrada Napoli-Pompei. Ma penso che di autostrade ne avremo così abbastanza, e che una sola altra autostrada sarà ancora necessaria, malgrado i lavori che si fanno con grande signorilità sulla strada ordinaria: l'autostrada Genova-Ventimiglia.

Si dice: troppo costosa. Non ne sono convinto. Si è pensato di fare la strada romana Genova-Ventimiglia e si sta costruendola come strada di lusso per giustissimo ed alto sentimento di decoro nazionale. Ma ciò non toglierà ma solo ritarderà la necessità assoluta dell'autostrada!

Altri grandi lavori stradali non sono assolutamente necessari. Invece occorrerà fare i fondi stradali rapidissimamente per eliminare la polvere d'estate e il fango d'inverno da tutte le strade nazionali e da quelle altre di maggior traffico.

Finalmente vengo alla questione magistralmente trattata dagli onorevoli Longhi e Pavia, la questione dell'assicurazione obbligatoria. On. Longhi, è una questione all'ordine del giorno in tutte le nazioni. E proprio nella sua penultima seduta il direttorio del Reale Automobile Club d'Italia se ne è occupato per un elaborato progetto sottopostogli da persona competente. Tutte le mie personali simpatie e quelle dei miei colleghi del direttorio — mi dispiace di non vedere qui presente il senatore Gallenga — sono per l'assicurazione obbligatoria. Ma urtiamo contro gravissime difficoltà di ordine pratico. Il senatore Pavia le ha accennate. Egli ha indicato pure una difficoltà sostanziale che io mi permetto di mettere anche maggiormente in luce, ed è quella della necessità, che sarebbe tutta nuova nel nostro diritto, di limitare la responsabilità. Perché non si può concepire una tariffa di premi se non si sa quanto si deve pagare in caso di sinistro. Ora i paesi che hanno applicato l'assicurazione obbligatoria, come ha detto il collega Pavia,

hanno stabilito che l'assicurazione va fino ad un certo limite. L'on. Pavia ha citato il limite di cinque e dieci mila dollari come massimo. Ma allora sorgono gravissimi inconvenienti. Se, per esempio, ammazzassero il senatore Crespi, mi pare che 10,000 dollari sarebbero pochini! (*ilarità*).

Sorge, dice l'on. Longhi, la responsabilità complementare: ma allora va per aria l'assicurazione obbligatoria. Il problema è, ripeto, all'ordine del giorno ed è studiato con la massima serietà e con il massimo desiderio di riuscire.

L'on. Longhi a proposito di quell'investimento a cui ha assistito ed a proposito della grossa questione dell'assicurazione obbligatoria ha voluto qui rappresentare il « man of the street », e l'uomo della strada ha diritto di essere protetto. Oggi la vita è tutta una battaglia, e l'automobilismo è uno dei mezzi più intensi della vita moderna. Per esso come per tutti i mezzi di battaglia vi sono dei morti e dei feriti! Ma, purtroppo, non v'è che fare: bisogna scegliere fra i due sistemi, o quello della responsabilità illimitata o quello della responsabilità limitata. Ora il concetto moderno consiglia di scegliere il sistema della responsabilità limitata.

Dunque noi porremo davanti al Governo questo problema e lo raccomandiamo specialmente all'attenzione dell'on. Rocco, il quale l'ha già studiato, del resto, e attenderemo la soluzione. Esamineremo le difficoltà, cercheremo di combatterle e vincerle per contentare l'« uomo della strada » così autorevolmente rappresentato dal senatore Longhi.

Ed ho finito. Il lavoro legislativo compiuto e quello che è da compiersi, trascende come vi ho detto i confini della Nazione. L'Italia, in fatto di strade e di numero di automobili è povera. Ma in fatto di glorie automobilistiche è assai ricca. Abbiamo i migliori corridori del mondo, abbiamo vinto le più celebri corse del mondo, abbiamo una magnifica industria automobilistica. E (lasciatemi dire una frase francese) « à tout seigneur tout honneur », plaudiamo al collega Agnelli.

Noi studiamo e studieremo sempre il problema internazionale dei trasporti con entusiasmo di cittadini consci del suo immenso divenire, con amore di Patria, ma anche col

desiderio di giovare al progresso di tutta l'umanità. (*Vivissimi applausi*).

DIENA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIENA. Io non vorrei tediare il Senato data l'ora tarda...

Voci. Parli, parli.

DIENA. Prima di iniziare una brevissima e sommaria discussione, intorno ad uno dei punti principali del decreto, mi permetto fare una domanda all'on. ministro dei lavori pubblici, e cioè: se successivamente alla pubblicazione del decreto 2 dicembre 1928, n. 3179, siano stati emanati altri provvedimenti, che abbiano in qualche guisa, modificati gli articoli 122 e seguenti, sulla « responsabilità del proprietario e del conducente dei veicoli ».

La mia domanda non deve apparire nè indiscreta, nè strana, perchè nella *Gazzetta Ufficiale* dell'8 gennaio 1930, al n. 14 leggo — e non muovo per questo rimprovero al Governo, se egli avrebbe anticipato di usare quelle facoltà, che l'articolo 2 del disegno di legge gli consente, di modificare, emendare le varie disposizioni dell'accennato decreto — leggo altro decreto in data 18 gennaio 1930, in forza del quale gli articoli 58 e 65 del Codice stradale sono stati modificati. Se questo fosse avvenuto anche per l'articolo 122, mi guarderei bene dal tediare il Senato, prospettando osservazioni e considerazioni sopra disposizioni che potrebbero essere state modificate, per cui ogni esame diventerebbe ozioso.

Premessa questa domanda, e poichè nessuna modificazione, come mi si accenna, venne portata, con la maggiore brevità, come è mio costume e come l'ora tarda lo consiglia, esporrò alcune brevi osservazioni intorno alla questione della responsabilità posta a carico del proprietario dell'automobile in caso di infortuni, questione che in linea giuridica parmi sia della maggiore importanza.

Non sono proprietario di un'automobile, non credo vi sarà probabilità che lo diventi: ma mi sono però spesso preoccupato, e nei modesti miei studi e nell'esercizio della pratica professionale, della situazione veramente grave che è stata creata a danno del proprietario dell'automobile.

Se io dovessi esporre sommessamente il mio parere, direi che non avrei ravvisata la necessità che, nè con l'articolo 5 della legge del

1912, nè con il successivo decreto del 30 dicembre 1923, n. 3043, si dovessero dettare disposizioni particolari nei riguardi della responsabilità del proprietario dell'automobile pei danni cagionati dal suo conducente, dal momento che tale solidale responsabilità è già nel nostro Codice civile affermata, nel preciso disposto dell'articolo 1153.

L'azione institoria, per le sue applicazioni, per la sua ampiezza, per la elaborazione che essa ebbe e dalla dottrina e dalla pratica giurisprudenza, avrebbe potuto provvedere sufficientemente a disciplinare e regolare detta peculiare responsabilità, mentre bastava statuire la inversione dell'onere della prova, cioè che incombesse al conducente e al proprietario per esonerarli dalla presunta loro responsabilità, di fornire essi la prova, di avere usata la maggior diligenza e la maggior cura per evitare che il danno si verificasse, o di provare che l'evento dannoso erasi verificato o per caso fortuito o per forza maggiore o per colpa dello stesso danneggiato. La formulazione di un testo legislativo, per fissare e circoscrivere ad un tempo l'accennata responsabilità, mi è sempre apparsa costituire una difficoltà direi quasi insuperabile e che così sia se ne ha una riprova esaminando i documenti legislativi, che precedettero la pubblicazione del testo che qui si esamina.

Nel 1912, nelle tornate del 2 e 5 marzo di quell'anno, allorchè si discusse alla Camera dei deputati quel disegno di legge, che divenne poi la legge 30 giugno 1912, n. 739, vivamente venne dibattuta la questione intorno alla responsabilità del proprietario dall'autoveicolo.

Nel detto disegno di legge, presentato alla Camera l'11 marzo 1911, all'articolo 4 leggevasi il seguente capoverso: « Il proprietario o colui che dispone del veicolo è esonerato dall'obbligo del risarcimento, qualora provi che il veicolo è stato messo in circolazione a sua insaputa e senza sua negligenza o per atto illecito di un terzo ».

Questo capoverso, che la Commissione accettò, salvo lievi modificazioni di forma, e che trovava sua sede nel terzo capoverso dell'articolo 5 del testo della Commissione, diede luogo alla più viva discussione, e l'on. Crespi che fu il relatore di quel disegno di legge lo sostenne, insieme ad altre importanti disposizioni, con

argomentazioni assai efficaci, che dimostrano ancora una volta che la logica giuridica non è monopolio soltanto di coloro che vestono toga, ma che anche esperti ed intelligenti industriali possono con perspicuità di pensiero e con serrate argomentazioni portare contributo pregevolissimo nella compilazione d'una legge.

Il capoverso suindicato, ed altri emendamenti proposti dagli onorevoli De Nava, Cavagnari, Tommaso Mosca ed altri, tendenti a precisare e limitare la responsabilità del proprietario — non ad estenderla nè a ravvisarla quale una responsabilità obiettiva — in seguito alle spiegazioni date dal ministro Sacchi, che accennò che il criterio informatore era che la detta responsabilità dovesse discostarsi il meno possibile dal diritto comune vennero ritirati dai proponenti, e finalmente il tormentato articolo venne così formulato:

« Articolo 5: Il proprietario e il conducente di un veicolo a trazione meccanica (si tenga presente che allora s'intendeva disciplinare il movimento dei veicoli a trazione meccanica, che costituivano una novità e che rappresentavano il maggior pericolo per il viandante, e non si contemplavano gli altri veicoli a trazione animale) sono obbligati solidalmente a risarcire i danni prodotti alle persone ed alle cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino da parte loro che si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse. Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione ».

Invero non doveva presumersi che il legislatore, con questo disposto di legge, avesse voluto (contrariamente ai principî vigenti nel nostro diritto) creare una ipotesi di responsabilità obiettiva. Nessuno poteva pensare che il legislatore intendesse dipartirsi da quei principî che costituivano un indiscutibile caposaldo, anche nel diritto romano, non potersi cioè ammettere una responsabilità senza colpa, ed invano i sostenitori della teorica della responsabilità obiettiva tentavano di rintracciare in qualche testo del diritto romano frammenti che potessero sorreggere la loro tesi, così in contrasto con i principî informativi della legge Aquiliana.

Ciò nonostante e sebbene e per il testo di

detto articolo 5 della legge e pel corrispondente articolo 79 del decreto 31 dicembre 1923, n. 3043 — che riproduce la stessa disposizione, estendendola anche ai veicoli a trazione animale — si dovesse escludere che si avesse voluto riconoscere una responsabilità obiettiva a danno del proprietario, alcune Corti di merito hanno portato a tali estremi limiti la responsabilità del proprietario, da affermare: che questa sussista, anche quando esso, ad esempio, avesse consegnata ad un *garage* la propria automobile, perchè venisse riparata, con il divieto, sia pure implicito, di non usarla, ed un operaio del detto *garage*, indebitamente adoperandola, avesse investito un passante. Si affermò in tali fattispecie che essendo stata riconosciuta, a carico del proprietario, una responsabilità oggettiva, che sorge pel solo fatto di essere esso proprietario del veicolo investitore, detta responsabilità trovasse il suo fondamento sulla nota massima *cuius commoda eius incomoda*, e che perciò la detta responsabilità era senz'altro accertata, e che invano il proprietario potesse liberarsene dimostrando che egli non aveva più sotto il suo dominio, sotto la sua vigilanza l'automobile, che aveva affidata ad altri con proibizione di usarla, allorchè l'infortunio ebbe a verificarsi, per opera di un conducente con il quale nessun rapporto egli aveva. E fu mestieri che intervenisse l'Alto Consesso della nostra Corte regolatrice con ripetute sue sentenze e particolarmente con quella del 29 gennaio 1929 in causa Feretti, — sentenza estesa da un illustre magistrato, il Piola Caselli — per condannare l'aberrante concetto e per dimostrare che con la affermazione della accennata tesi si erano abbandonati quei principî propugnati dalla dottrina più autorevole e dalla giurisprudenza, mentre, nè dal tenore degli articoli suindicati nè dalle discussioni parlamentari potevano trarsi argomenti dai quali potesse desumersi essersi stabilita, nei riguardi del proprietario dell'automobile, una responsabilità obiettiva, senza possibilità per lui di spiegare qualsiasi efficace difesa.

Del resto basta leggere l'articolo 5 della legge 30 giugno 1912 e l'articolo 79 del decreto 31 dicembre 1923, che diversifica soltanto per la soppressione delle parole « trazione meccanica » — soppressione fatta allo scopo di inclu-

dere agli effetti della solidale responsabilità, anche i conducenti ed i proprietari dei veicoli a trazione animale per persuadersi se siasi o meno voluto creare l'accennata responsabilità obiettiva.

Nell'ultimo periodo dell'articolo 5, testualmente poi si dichiara: « Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati dal difetto di costruzione e di manutenzione del veicolo », disposizione questa, che chiaramente dimostra che altri fatti potevano invocarsi, per dirimere la responsabilità, ove essi rivestissero il carattere di fatti di forza maggiore o di casi fortuiti.

Nel decreto che è sottoposto al nostro esame, si è cercato, nel miglior modo che era possibile, lo si deve riconoscere e darne plauso, e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici ed anche dall'onorevole ministro di giustizia — che è un grande maestro nella scienza del diritto — di formulare un articolo che potesse contemperare i due contrastanti diritti, quello del danneggiato di poter conseguire il risarcimento, e quello a sua volta del proprietario, di non essere tenuto responsabile dell'infortunio, senza poter spiegare alcuna difesa.

S'è formulato perciò l'articolo 122, intorno al quale dovrei fare qualche lieve osservazione. In detto articolo certo sagacemente si è voluto anche nella sua compilazione separare, discriminare, la responsabilità del proprietario da quella del conducente, non enunciarle congiuntamente, come si legge e nell'articolo 5 della detta legge e nell'articolo 79 del detto decreto.

Anche il titolo, nel nuovo decreto sotto al quale è compreso l'articolo 122 è stato in modo diverso compilato. Mentre nel decreto del 1923, l'articolo 79 era compreso sotto il titolo: « Responsabilità, sanzioni. Risarcimento di danni e responsabilità solidale del proprietario del conducente », nel nuovo decreto, l'articolo 122 è compreso nel titolo IV, capo II che tratta delle « Sanzioni particolari per la violazione delle disposizioni relative alla circolazione sulle strade ed aree pubbliche » e nella Sezione I intitolata « Risarcimento dei danni »; formulandosi l'articolo stesso in modo, da distinguere la responsabilità del conducente da quella del proprietario: amettendosi però, che la presunzione di colpa incombente a carico del conducente, possa

essere vinta con la prova che questi abbia avuta ogni cura per evitare il danno.

Infatti l'articolo 122 così incomincia: « Il danno prodotto a persone o cose dalla circolazione del veicolo si presume dovuto a colpa del conducente... dunque — *praesumptio non juris et de iure, ma iuris tantum*, come dicono i giuristi, cioè presunzione suscettiva di prova contraria; ... si presume cioè l'evento dannoso dovuto alla colpa del conducente.

La presunzione però è *esclusa* soltanto... — dunque nessun dubbio sulla ammissibilità della prova — «...quando questi provi che da parte sua si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse ». È quindi certo che il conducente può provare a sua discolpa che il fatto si è verificato o per forza maggiore o per caso fortuito o per imprudenza anche dello stesso danneggiato; e la giurisprudenza ciò senza contrasto riconosce. Come dal pari riconosce l'ammissibilità della stessa prova, anche nel caso di responsabilità del proprietario dell'animale, o di chi se ne serve, pei danni dal detto animale recati, responsabilità questa preveduta dall'articolo 1154 del Codice civile; sebbene in detto articolo non sia fatto cenno di tale causa di liberazione, ravvisandosi applicabili anche in tema di colpa *extracontrattuale* il disposto dell'articolo 1126; sebbene da taluno siasi sostenuto che l'ipotesi contemplata in detto articolo 1154 rappresenti uno dei pochi casi tipici di responsabilità obiettiva riconosciuta dalla nostra legge.

Ma ciò non è esatto, poichè nemmeno in tale ipotesi può affermarsi sussista una tale responsabilità perchè il proprietario dell'animale può fornire, come si disse, la prova che l'animale si è imbizzarrito, o per un caso fortuito o per forza maggiore.

Procedendo nell'esame dell'articolo 122, si legge: « Non possono in nessun caso considerarsi come danni di forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo »; dimostrazione manifesta, che invece altri casi di forza maggiore possono invocarsi, in omaggio al noto broccardo *Inclusio unius exclusio alterius*.

Il secondo capoverso dell'articolo contempla in modo particolare la responsabilità del proprietario, e si è usata la seguente dizione: « Il proprietario del veicolo è obbligato solidalmente col conducente, a meno che provi che la

circolazione del veicolo sia avvenuta *contro la sua volontà*, salva la responsabilità che a lui possa incombere secondo le norme generali del Codice civile ».

Allorchè si è formulato questo testo di legge, si ebbe probabilmente presente il caso che ricordai, del proprietario che aveva affidata la sua automobile al garage per la riparazione e l'uso che ne era stato fatto, contro la volontà del detto proprietario; ma non si ebbero presenti ben altre svariate specie di fatto, che potevano verificarsi, nelle quali doveva apparire ingiusto di addossare al proprietario la responsabilità pei danni verificatisi.

L'onorevole deautato che riferì alla Camera su questo disegno di legge, propose: che il capoverso, or ora accennato, venisse così modificato: « La colpa del proprietario del veicolo si presume sino a prova contraria, ed è esclusa ogni qualvolta si sia provato che la circolazione del veicolo sia avvenuta *senza il concorso della volontà del proprietario* ».

Per verità la modificazione non riesce a meglio precisare e circoscrivere la responsabilità, si ripete lo stesso concetto, anzi direi la stessa frase ed il proprietario non verrebbe a trovarsi in condizione più rassicurante di quella in cui si trovi, con il capoverso come venne dettato nel decreto.

Dichiaro che non mi sentirei di suggerire una formula più adatta, più comprensiva; sarebbe un compito superiore alle mie deboli forze; mi limito soltanto a richiamare la fine ed acuta intelligenza giuridica dell'onorevole ministro della giustizia e quella del pari perspicua dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici, che è l'autore o per lo meno il collaboratore di questo decreto, per vedere se non fosse il caso di riesaminare, nella compilazione del testo definitivo, come l'onorevole nostro relatore della Commissione propose nella pregevolissima relazione, se sia possibile di trovare una formula che maggiormente preservi il proprietario da una responsabilità, in alcuni casi non giustificata.

Del pari, potrà essere riesaminata la più grave questione risolta in modo disforme dalla stessa Corte regolatrice, nel caso di reciproche colpe tra il preteso investito e l'investitore, questione anch'essa di rilevante importanza.

Non vi ha dubbio, le soluzioni sono tutt'altro che facili; perchè da un canto non deve essere trascurato, anzi deve essere particolarmente difeso, il disgraziato che risentì i danni, mentre il più delle volte il conducente non ha di che risarcire il danno cagionato, per cui torna necessario che di regola la responsabilità sia posta a carico del proprietario, ma d'altro canto conviene che non si ecceda, che non si crei nei riguardi del proprietario una posizione intollerabile e assai spesso ingiusta, dovendo egli già rispondere, sia pel fatto colposo del suo dipendente, sia pei difetti di costruzione e di manutenzione del veicolo, ciò che costituisce una condizione abbastanza grave nei di lui riguardi.

A stabilire incontestabilmente che la prova, riuscita che sia per il conducente, di aver esso, da parte sua, posta ogni cura per evitare che il danno si verificasse, debbà necessariamente esimere da ogni responsabilità, non solo detto conducente, ma altresì il proprietario, e che pertanto riuscita detta prova, nessuna azione possa esperirsi in confronto di questi, potrebbe forse essere opportuno di portare una trasposizione nei due capoversi dell'articolo 122, mettendo il secondo al posto del primo. In tal modo parmi che non vi sarebbe possibilità di sostenere che nonostante il conducente abbia fornita a suo favore l'accennata prova, di detta prova non possa giovare che il conducente. Non mi dissimulo che l'articolo come venne compilato è più tecnicamente armonico, poichè prima si tratta della responsabilità del conducente, poi di quella del proprietario, enunciando il caso in cui la sua responsabilità va esclusa; ma, sia pur cavillando eccessivamente, il dubbio può sorgere e tale dubbio lo accennò possibile anche l'onorevole relatore del disegno di legge dinanzi la Camera.

L'accennata trasposizione potrebbe avere il vantaggio, ripeto, di non indurre l'interprete a credere che il beneficio, di cui fa cenno la prima parte dell'articolo, non debba trovare applicazione nei riguardi del proprietario; e si verrebbe a rendere insostenibile la tesi di una responsabilità obiettiva a carico del proprietario e con maggiore evidenza verrebbe chiarito che l'esclusione della presunzione di colpa, nel caso indicato nella prima parte dell'arti-

colo, giova così al conducente che al proprietario.

Queste, onorevoli colleghi, sono le poche osservazioni che ho creduto di fare intorno a questo articolo che indubbiamente ha una grande importanza dal lato giuridico.

Ringrazio il Senato per la cortese sua attenzione, e se le mie osservazioni non si ravviseranno del tutto oziose e se potranno incontrare, non dirò il plauso, ma la seria considerazione da parte Vostra e degli onorevoli ministri, io sarò lieto di aver portato un modestissimo contributo ad un lavoro legislativo che si può dire veramente fondamentale. (*Vivi applausi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a martedì.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto:

a) per la nomina di 30 membri della Commissione per l'esame dei disegni di legge per la conversione dei decreti-legge:

Senatori votanti 201

Ebbero voti:

Il senatore Marchiafava	161
» Dallolio Alfredo	160
» Bonicelli	159
» Berio	159
» Di Frasso	158
» Acton	158
» Callaini	158
» Luiggi	158
» Celesia	158
» De Marinis	157
» Contarini	156
» Concini	156
» Venino	156
» Falcioni	156
» Cito Filomarino	155
» Gasparini	155
» Cian	155
» Ricci Corrado	154
» Tolomei	154
» Messedaglia	154

Il senatore Salata	153
» Suardo	153
» Pironti	153
» Treccani	153
» Miliani	152
» Raimondi	152
» Pericoli	151
» Salvago Raggi	150
» Sanjust	150
» Torre Andrea	150
Voti nulli o dispersi	11
Schede bianche	29

Sono eletti tutti i senatori sopra nominati.

b) Per la nomina di 9 membri della Commissione per l'esame delle tariffe doganali e dei trattati di commercio:

Senatori votanti 198

Ebbero voti:

Il senatore Artom	155
» Broccardi	153
» Lucioli	153
» Maury	152
» Menozzi	152
» Brezzi	151
» Cavazzoni	150
» De Tullio	149
» Segrè Sartorio	148

Voti nulli o dispersi	49
Schede bianche	24

Sono eletti tutti i senatori sopra nominati.

c) Nomina di un commissario nella Commissione di finanze:

Senatori votanti 195

Maggioranza 93

Ebbero voti:

Il senatore Lanza di Scalea	145
» Sammartino	2
» Guaccero	1
» Peano	1
» Ricci Federico	1
» Salandra	1
» Wollemborg	1
» Diena	1
Voti nulli	8
Schede bianche	34

Eletto il senatore Lanza di Scalea.

d) per la nomina di tre membri della Commissione per le petizioni.

Senatori votanti	196
Maggioranza	99

Ebbero voti:

Il senatore Bonardi	148
» Camerini	148
» Miari de Cumani	144
» Bonicelli	2
» Venzi	2
» Diena	1
» Garroni	1
» Grandi	1
» Soderini	1
» Crispolti	1
» Mazzoccolo	1
» Giordano	1
» Di Vico	1
» Peano	1
Voti nulli o dispersi	8
Schede bianche	33

Eletti i senatori Camerini, Bonardi, Miari de Cumani.

Lunedì alle ore 16 riunione degli Uffici con l'ordine del giorno già comunicato.

Martedì alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina:

a) di un membro della Commissione per il Regolamento;

b) di un membro della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori;

c) di tre Commissari alla Cassa depositi e prestiti.

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione (240).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1825, che reca disposizioni concernenti la detenzione, somministrazione e vendita nei pubblici esercizi dei prodotti alimentari della pesca conservati in recipienti (276);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1830, che porta aumento negli stanziamenti del bilancio di previsione del Ministero della marina, per gli esercizi finanziari 1930-31 e 1931-32, per l'espletamento del programma navale in corso di attuazione (316);

Conversione in legge di decreti Reali concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari, per l'esercizio finanziario 1929-30, e convalidazione di Regi decreti autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo (322);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1902, riguardante l'autorizzazione di una spesa di lire 10,000,000 per la esecuzione di lavori pubblici in dipendenza dei Patti Lateranensi (293).

La seduta è tolta (ore 18,45).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.