

L^a TORNATA

MARTEDÌ 11 MARZO 1930 - Anno VIII

Presidenza del Presidente FEDERZONI

INDICE

Congedi	Pag. 1819
Disegni di legge (Approvazione):	
« 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)	1888
« 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)	1888
« Conversione in legge dei Decreti Reali concernenti variazioni di bilancio e provvedimenti vari, per l'esercizio finanziario 1929-1930, e convalidazione di Regi decreti autorizzanti prelevazioni dal fondo di riserva per le spese imprevedute dell'esercizio medesimo » (322)	1839
« 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)	1889
(Presentazione)	1819
(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 circolazione » (240)	1820
DE VITO, <i>relatore</i>	1820
DI CROLLALANZA, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	1834
Interrogazioni (Annuncio)	1890
Relazioni (Presentazione)	1819
Votazione a scrutinio segreto	1820
(Chiusura)	1833
(Risultato)	1889

La seduta è aperta alle ore 16..

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori: Albicini per giorni 3; Baccelli Pietro per giorni 2; Cattaneo Giovanni per giorni 10; Chiappelli per giorni 7; Concini per giorni 5; Della Gherardesca per giorni 10; De Michelis per giorni 10; Ginori Conti per giorni 5; Marescalchi Gravina per giorni 10; Maury di Morancez per giorni 10; Miliani per giorni 6; Nicastro per giorni 10; Resta Pallavicino per giorni 7; Rossi Giovanni per giorni 4; Ruffini per giorni 15; Spezzotti per giorni 6; Valle per giorni 4; Viganò per giorni 15; Vitelli per giorni 10.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intendono concessi.

Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

PRESIDENTE. Il ministro delle finanze ha comunicato alla Presidenza del Senato il 9 corrente il disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1930-31.

Il 10 corrente sono state comunicate le seguenti relazioni:

Senatore Raineri:

Riforma del Consiglio nazionale delle corporazioni (355).

Senatore Mayer:

Spese per opere pubbliche straordinarie (292).

Invito i senatori Baccelli Alfredo, Sailer, Cossilla e Mayer a presentare alcune relazioni.

BACCELLI ALFREDO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 30 dicembre 1929, n. 2211, concernente variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia ed affari di culto, per l'esercizio finanziario 1929-30 (385).

SAILER. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Modifica all'organico delle musiche presidiarie di Corpo d'Armata (339).

COSSILLA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Modificazioni al Testo Unico delle disposizioni riguardanti l'Unione Militare (342).

MAYER. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge:

Convalidazione del Regio decreto 2 dicembre 1929, n. 2039, autorizzante il prelevamento di lire 15,000 dal fondo di riserva per le spese impreviste (370).

PRESIDENTE. Do atto ai senatori Baccelli Alfredo, Sailer, Cossilla e Mayer della presentazione di queste relazioni che saranno stampate e distribuite.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la 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 dei depositi e prestiti.

Dichiaro aperta la votazione.

Le urne rimangono aperte.

Seguito della discussione del 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 per la circolazione ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DE VITO, *relatore*. Sabato scorso, al termine della discussione così interessante, un nostro collega che è noto tra noi non solo per la sua dottrina ma anche per il suo spirito arguto, accennando all'on. Longhi diceva: « Ecco là l'uomo della strada » e accennando a me disse: « Ecco l'uomo senza strada ». Infatti, onorevoli colleghi, se io ripenso all'alta discussione svoltasi, fra gli onorevoli Nuvoloni, Pavia, Giampietro, Valenzani, Amero d'Aste, Longhi, Tassoni, Diena e on. Crespi che ha illustrato tutti i punti in nome anche degli enti automobilistici da lui rappresentati, quasi nulla più io debbo dire. Rimasto senza strada, sono stato anzi in forse di rinunciare alla parola, ma avrei mancato al dovere mio di rivolgere agli onorevoli oratori che hanno avuto parole così cortesi e per l'Ufficio centrale e per me, un ringraziamento dal più vivo dell'animo. Ed avrei mancato al dovere di relatore: quindi pur astenendomi dal ripetere le cose dette, cercherò di ritrovare la perduto via.

Ed entro senz'altro in argomento.

L'on. Giampietro, nel rilevare alcune lacune ed inesattezze giuridiche, ha rivolto subito una domanda: quali sono le strade pubbliche di cui parla il decreto-legge? Ed egli stesso ha citato la legge del 1865, ha ricordato che la legge del 1865 contempla le strade nazionali, le strade provinciali, le comunali, le vicinali in uso pubblico, e le vicinali private. Ma bastano tali indicazioni? La legge del 1865, voi me lo insegnate, è partita da un concetto di finalità sociali, di finalità politiche più che da necessità di traffico.

Si usciva allora dalla divisione territoriale; da poco si era unificata l'Italia. Bisognava

unificare la legislazione, cementare gli animi, addivenire alla fusione degli spiriti, e quindi i collegamenti stradali tendevano principalmente ad avvicinare le varie regioni tra loro, a mettere in comunicazione i capoluoghi di provincia e di circondario, a fare affluire la vita pubblica nei vari centri. La questione del traffico era secondaria e corrispondeva anche alla economia di allora.

Anteriormente all'unificazione il frazionamento territoriale con la conseguente molteplicità di quelle barriere che il Duce giustamente depreca, la mancanza di mezzi di trasporto, l'infanzia di nostre industrie, la povertà della rudimentale nostra agricoltura avevano limitato necessariamente il traffico per via di terra ed assegnato ad esso un carattere essenzialmente locale.

Permanevano sì in parte quelle lunghe meravigliose strade di collegamento con le quali l'antica Roma aveva cementata l'unità italiana, ma lenti erano i carriaggi e pigre le diligenze anche là dove esistevano servizi di trasporto più o meno regolari. In realtà il commercio si svolgeva quasi esclusivamente per le vie marittime e fluviali: scarsi erano i rapporti delle popolazioni fra Stato e Stato e spesso anche fra comune e comune dell'istessa regione.

Con la unificazione, con l'estendersi delle relazioni commerciali, con lo sviluppo dell'agricoltura, col sorgere di nuove industrie, col desiderio intenso di progressi economici e civili, la situazione cominciò a mutarsi.

Le ferrovie allargarono il campo d'azione. Ma, come portarono fiero colpo alla navigazione interna, così accentuarono anche le caratteristiche locali della viabilità ordinaria, considerata sussidiaria od affluente con il precipuo scopo di collegamento alle stazioni più vicine ed ai più vicini centri di produzione e di consumo. Quindi le ferrovie nel primo momento ebbero compito, diciamo così, di declassificazione. Tanto vero che la legge del 1865 stabiliva doversi persino cancellare dal novero delle strade nazionali le congiungenti di due punti del territorio collegati da ferrovia, facendo eccezione soltanto per i tronchi attraverso le catene principali delle Alpi e degli Appennini.

Non solo, ma si ammetteva e si favoriva l'utilizzazione della stessa sede stradale per

l'impianto di binari ferroviari e tramviari, sottraendo ai mezzi ordinari di trasporto gran parte dello stesso traffico locale. Così le tramvie extraurbane aumentavano ancora di estensione e d'efficienza, sino ad acquistare un vero e proprio predominio nell'Italia settentrionale e nella centrale, dove lo sviluppo dei commerci e delle industrie e le maggiori esigenze di vita male si conciliavano con le traballanti diligenze dei nostri padri e con i lenti carriaggi.

Il predominio diveniva anche maggiore con l'applicazione della trazione elettrica, sì da far considerare la mancanza di tramvie e la deficienza di ferrovie quale causa prima ed effettiva delle condizioni d'inferiorità dell'Italia meridionale ed insulare nei riguardi dell'economia nazionale.

Le esigenze della viabilità ordinaria restavano pertanto subordinate a quelle ferroviarie e tramviarie.

Il suolo stradale, dichiarato *proprietà* dello Stato, delle provincie, dei comuni o dei frontisti a seconda della classificazione della strada, era assoggettato a gravose limitazioni. Spesso comuni e frontisti consideravano fastidioso onere la stessa cura e manutenzione stradale, ed è ancora vivo in noi il ricordo di deplorabili abbandoni ed usurpazioni. Nè mancavano casi di enti che la strada consideravano quale fonte di lucro, cercando trarne vantaggio con concessioni non sempre in correlazione alle finalità sue, o con la pretesa di gravosi corrispettivi e d'ingerenze indebite nell'esercizio di industrie le quali richiedevano occupazioni permanenti o temporanee, o particolari usi del suolo stradale.

L'automobilismo ha portato un vero rivolgimento a questo stato di cose: non solo ha distrutto il concetto che ferrovie e tramvie rendano quasi inutili le comunicazioni stradali fra i punti da esse serviti, ma richiede una viabilità ordinaria adeguatamente sistemata e mantenuta, e persino carreggiate e strade separate convenientemente attrezzate. Ed il fenomeno è mondiale.

Basti pensare che, senza contare i motocicli, circolano in tutti gli Stati circa 30,000,000 di autoveicoli.

Noi occupiamo un modesto posto. Abbiamo oggi 308,701 autoveicoli in confronto ai 263,415 del giugno 1928: siamo ancora ben lontani

non solo dalle cifre iperboliche degli Stati Uniti d'America, ma anche da quelle del Canada, dell'Inghilterra e della Francia.

Pur tenendo conto delle sensibilissime differenze, dobbiamo però riconoscere che abbiamo fatto progresso notevole ed abbastanza rapido. Pochi anni or sono l'automobile era per noi un articolo di lusso. Oggi l'autovettura, in grazia anche alle nostre Case costruttrici ed alla organizzazione del credito automobilistico, entra ogni giorno più nelle abitudini di vita: serve al modesto professionista, al commerciante, all'agente di campagna: i servizi pubblici con autobus e taxi maggiormente si estendono: l'autocarro tende a soppiantare il carro e, per determinati percorsi e qualità di merci, muove concorrenza anche alla tramvia e alla ferrovia.

L'utilizzazione massima del tempo, la massima celerità dei mezzi di comunicazione sono condizioni indispensabili di progresso per tutte le nazioni civili, e costituiscono caratteristica essenziale del nostro secolo.

La strada ordinaria assume così dignità ed importanza nuove, svolgendo uno speciale proprio traffico, che più non conosce i vincoli del territorio comunale, provinciale o regionale e neppure del territorio nazionale, ma si afferma largamente in rapporti ora di sostituzione, ora di coesistenza e completamento coi traffici esercitati mediante altri mezzi di trasporto.

Come per le ferrovie si richiede l'esistenza di un sistema organico di comunicazioni, che permetta al traffico di svolgersi attraverso le diverse maglie sino a riversarsi oltre i confini dello Stato, così e non diversamente si richiede per la viabilità ordinaria.

I criteri di classificazione della legge del 1865, adempite le finalità per le quali furono dettati, sono ormai sorpassati.

È quindi evidente che il volere fermo del Duce per la creazione di una legislazione nuova sulla strada, basata sull'elemento precipuo del traffico, risponde alle moderne esigenze ed alle caratteristiche di nostra economica.

In base al traffico nel sistema delle comunicazioni ferroviarie si distinguono reti principali, reti minori, linee di diramazione e linee distaccate, che possono essere esercitate con diversa regolazione economica ed anche da diverse intraprese.

Una distinzione analoga delle strade ordi-

inarie non solo è giustificata, ma ha rispondenza piena nelle stesse condizioni di fatto.

Niente quindi vieta di mantenere, se si vuole, le antiche denominazioni, purchè ne sia diversamente precisato il contenuto.

Alla categoria di strade nazionali è stato già provveduto con la determinazione delle strade più importanti per traffico e movimento automobilistico, indipendentemente dalle precedenti classificazioni. Abbiamo così le strade statali, circa 20,000 chilometri, cui provvede l'Azienda statale della strada con fervore d'opere veramente ammirevoli.

Rimane la viabilità minore. Dico minore per riferirmi all'entità di traffico per ogni singola strada e ad una distinzione entrata nell'uso, ma si tratta di oltre 130,000 chilometri, compresi fin qui nella categoria delle provinciali e comunali, aventi nel loro insieme importanza rilevante nei riguardi dell'economia nazionale.

Rimangono ancora le strade interessanti la difesa militare, quelle per la bonifica integrale e le culturali che dovranno pure avere regolazione nei riguardi delle future, separate loro gestioni.

Rimangono le autostrade che per il particolare loro regime e per le particolari finalità loro dovranno, a mio avviso, costituire una categoria distinta.

Tutte queste strade sono certamente pubbliche ai sensi della legge in esame. E rimane il riordinamento delle vicinali soggette ad uso pubblico che, con l'estendersi dell'agricoltura e della fabbricazione alla periferia e nelle campagne, acquistano importanza sempre maggiore. Tali strade hanno carattere giuridicamente diverso e quindi non rientrano fra le strade pubbliche determinate dal decreto in esame, ma sono tuttavia soggette a vigilanza e tutela dell'autorità nell'interesse del pubblico uso secondo norme che dovranno essere stabilite e comprese nel decreto stesso.

Escluse senza alcun dubbio sono le strade vicinali private.

Così per questa parte credo di aver risposto all'onorevole senatore Giampietro.

Alla diversa concezione tecnica ed economica corrisponde una concezione giuridica diversa. Parlare di una proprietà del suolo stradale soggetta a pubblico uso, se è ammissibile ancora per una categoria di strade vicinali

nali, è inconcepibile ormai per le altre strade nell'odierno stadio di civiltà, nè è compatibile col principio d'assoluta autorità dello Stato che il Regime giustamente pone a base d'ogni rapporto con enti e con privati.

Le strade, sieno esse comprese fra le statali, le provinciali o le comunali, sono tutte *pubbliche* ugualmente. E tanto è pubblica la strada che si dirama per un modesto villaggio, quanto è pubblica quella che adduce ai grandi valichi alpini percorrendo il territorio di diverse regioni. La differenza è solo in una minore o maggiore entità di traffico, ma la natura giuridica delle strade non muta, nè si trasforma per il solo fatto che per ragioni di convenienza ed opportunità amministrativa sia affidata la gestione ad enti diversi.

La pubblicità investe in pieno la strada e questa deve servire a tutte le finalità ed a tutti gli usi di pubblico interesse che ad essa si connettono per sua natura, o in dipendenza di altre finalità che lo Stato direttamente od a mezzo di concessionari deve raggiungere per il progresso economico del paese.

In realtà la necessità od opportunità dell'uso del suolo stradale qui nascono per il fatto stesso dell'impianto ed esercizio del servizio e dell'intrapresa.

Appare quindi logico che alla realtà di fatto corrisponda una realtà giuridica, e l'uso derivi dallo stesso atto di concessione o di autorizzazione del servizio o dell'intrapresa, imponendosi obbligatoriamente qualunque sia l'ente che gestisca la strada. Naturalmente il risarcimento d'eventuali danni e le spese maggiori cui si dia luogo debbono in ogni caso restare a carico dell'utente. E deve restare salva l'osservanza delle prescrizioni necessarie, perchè l'uso si svolga in correlazione alle esigenze del traffico. Ma in nessun caso sembra ammissibile che i giusti principî dell'indennizzo e del coordinamento si detorcano a fini di lucro, od a pretese d'indebite ingerenze, quasi che il suolo stradale possa essere considerato ancora come una proprietà sfruttabile dall'ente che la gestisce.

Quando leggo nel decreto che anche per quanto concerne servizi pubblici, eseguiti dallo Stato direttamente o per concessione, occorre una concessione da parte dell'ente stradale, che questa concessione è temporanea, che non può

eccedere i 29 anni, che è sottoposta al pagamento di un canone, che è revocabile con un provvedimento insindacabile, mi domando come debbono essere interpretate queste disposizioni. È possibile mai che un comune possa, o negando l'attraversamento di pochi metri di strada, o imponendo condizioni finanziarie troppo gravose, impedire lo svolgimento di un servizio pubblico che talvolta eccede d'importanza l'importanza stessa della strada? È mai possibile che un comune domani possa fare arrestare una ferrovia che percorra un tratto di strada sul suo territorio, revocando la concessione? E tutto ciò senza che alcuno possa sindacare il suo operato?

Francamente credo di no: ed io credo che, se si intendesse applicare la legge in questa forma, non s'intenderebbe bene lo spirito da cui la legge è mossa. La legge è mossa da principî di tutela e di conservazione del patrimonio stradale. Ma chi tutela il patrimonio stradale deve pur preoccuparsi delle altre esigenze cui il patrimonio stradale deve servire. Ed è mai possibile che tutta una legislazione la quale è venuta su con decenni di lavoro, e in base alla quale sono sorte ferrovie, tramvie, imprese di servizi pubblici, venga messa nel nulla d'un tratto, con una sola parola, con un solo inciso contenuto in un decreto? Questo io non penso, e credo che quelle disposizioni vadano intese e debbano essere chiarite nel senso che la concessione del suolo stradale occorra soltanto in quanto altre leggi particolari non provvedano.

Stabilita l'importanza d'ogni singola strada nei rapporti del traffico e provveduto alle corrispondenti classifiche, rimane la questione della spesa collegata intimamente coi problemi tecnici di sistemazione e manutenzione.

I comuni potranno trarre dai loro bilanci i mezzi necessari per la viabilità interna e per le poche strade esterne che rimarranno loro affidate. Non così per le provincie i cui accresciuti oneri reclamano adeguate risorse finanziarie, e ne reclameranno anche maggiori se vorrà provvedersi a sistemazioni e manutenzioni adeguate.

Nei riguardi tecnici, sino a pochi anni or sono potevano dirsi quasi sconosciute da noi per le strade esterne agli abitati le applicazioni di bitume, le catramature, le cilindature, le pavimentazioni in calcestruzzo. Oggi i migliori

sistemi, suggeriti dalle esperienze di altri Stati, sono da noi accolti e anche perfezionati. La difficoltà è solo di graduatoria secondo le esigenze del traffico e le disponibilità finanziarie.

Questo è il problema centrale la cui soluzione, iniziata già con tanta benemeranza dall'on. Giuriati e dal compianto on. Bianchi, la cui memoria sarà sempre viva nell'animo nostro, è ora affidata al valente tecnico che regge le sorti del Ministero dei lavori pubblici con amore del pubblico bene.

Certo non sarà possibile provvedere a tutto ed a tutto in breve tempo, ma i miglioramenti già conseguiti affidano che l'Italia, la quale in rapporto ai territori ed alle popolazioni ha una rete stradale inferiore soltanto a quella della Francia e dell'Inghilterra, compirà ogni sforzo per dare alla rete stessa una sistemazione adeguata alle moderne esigenze.

Nei rapporti di tale sistemazione nessun dubbio che la necessità di conseguire speditezza maggiore nel transito ordinario e velocità maggiori in ferrovie locali e tramvie, anche se già migliorate con la trazione elettrica, mettano in luce gli inconvenienti innegabili delle promiscuità di sede. E si comprendono i voti perchè sia modificata la legislazione vigente, assolvendo le nuove tramvie extraurbane dall'obbligo d'impiantarsi sulle strade ordinarie.

Ma anche con tale modificazione, ed anche favorendo la costruzione di sedi accostate e di marciatram rialzati o interclusi da cunetta dove sia consentito dalle esigenze del transito attuali e prevedibili, non sarà possibile sempre liberare la strada da ulteriori soggezioni tramviarie e ferroviarie. A così importante problema accenniamo soltanto, poichè di esso il Senato avrà modo d'occuparsi fra breve in occasione della conversione in legge del decreto 2 agosto 1929, n. 2150, che, escludendo ogni sovvenzione dello Stato per le tramvie extraurbane, ammette per le ferrovie locali e la sussidiabilità e l'utilizzazione di strade ordinarie nella maggior parte di loro percorso.

Nessun dubbio del pari sugli inconvenienti che derivano dai passaggi a livello, di cui hanno parlato con tanto interessamento gli onorevoli Nuvoloni, Pavia, Crespi.

La questione è stata dibattuta sotto tutti gli aspetti, e l'onorevole ministro delle comu-

nicazioni in una interruzione convertita in genialissimo efficace discorso, ieri ha dato già risposta esauriente. Potrei quindi tacere in proposito. Mi permetto tuttavia tornare sull'argomento, perchè non vorrei fossero travisate o male intese alcune parole da me scritte nella relazione rispecchiando concetti non solo miei, ma anche degli egregi colleghi dell'Ufficio centrale. Ed anzitutto una franca dichiarazione. Il modo onde la discussione si è svolta dovrebbe già per se stessa escludere l'impressione che le Aziende ferroviarie sieno padrone assolute di fare quello che vogliono in questa materia, antepoendo il proprio tornaconto ed il risparmio di spesa ad ogni altra considerazione. Ma se per avventura una impressione di tale natura potesse alcuno avere, dovrei affermare recisamente e decisamente ch'essa mancherebbe di qualsiasi fondamento. Ricorderete, onorevoli colleghi, quanto fu scritto e in quanti discorsi furono deplorati anche in questa Aula gl'ingombri, gli affollamenti dei veicoli e delle automobili ai passaggi a livello e le imprecazioni nelle lunghe attese, quando il treno era in ritardo, o quando l'agente anticipava la chiusura o ritardava l'apertura dei deprecati cancelli. E ricorderete a quanti inconvenienti ed a quante disgrazie tali affollamenti davano luogo.

Non sono state le società ferroviarie e l'azienda statale delle ferrovie a volere di propria iniziativa togliere i passaggi a livello: esse si sono avvalse di facoltà espressamente attribuite da leggi, che noi abbiamo qui votato senza muovere recriminazione alcuna, e quindi abbiamo anche noi la nostra parte di responsabilità. Ma dobbiamo anche riconoscere che nell'avvalersi di tale facoltà le aziende ferroviarie hanno proceduto limitatamente e gradatamente. Anche oggi l'azienda statale, per tacere delle altre, su 19,178 passaggi a livello, ne ha solo 8073 incustoditi. Vero è che i passaggi a livello presentano in questo anno un aumento in confronto dell'anno scorso, ma ciò dipende dall'apertura all'esercizio di nuovi tronchi ferroviari. Non solo, ma è continua la revisione ordinata dal ministro, per tenere sempre maggior conto delle condizioni di visibilità e della intensità di movimenti ferroviari. Non da questa Aula, ma da altre parti s'invoça di quando in quando il ritorno alla custodia di tutti i passaggi a livello. Ebbene

io credo che sarebbe un errore, perchè ripristineremmo quello stato di malessere del transito stradale che prima si doveva lamentare. E ciò a prescindere che le barriere e le dimenticanze dei casellanti costituiscono pur sempre occasione a disgrazie. Le statistiche insegnano! La questione della spesa ha certo la sua influenza, ma nè l'onorevole ministro delle comunicazioni, nè i dirigenti dell'azienda statale, nè quelli delle società ferroviarie e tramviarie si rifiuterebbero a qualunque spesa, pur di salvare la vita anche di un solo cittadino.

Noi dobbiamo porre la questione in altro modo: le società ferroviarie e l'azienda delle ferrovie di Stato hanno fatto e fanno quanto potevano e possono per evitare che disastri avvengano; ma è possibile aggiungere altre cautele ancora?

Ieri l'amico Crespi ha invitato l'onorevole ministro Ciano a fare una passeggiatina all'estero per ammirare la manovra delle barre a distanza: io credo che non abbiamo bisogno di andare all'estero per vederne: ne abbiamo anche noi oltre tre mila in esercizio, come abbiamo in esperimento impianti automatici.

Una sola preghiera mi permetto fare, è quella che si estendano queste applicazioni..... vedo che l'onorevole ministro Ciano dubita.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. No, no.

DE VITO. Però desidero spiegare bene il mio pensiero.

Credo che le tabelle monitorie sieno per loro stesse utili, ma talvolta le disgrazie avvengono per la difficoltà di scorgere in tempo la segnalazione stessa. All'estero si fa largo uso di segnalazioni acustiche e di segnalazioni ottiche.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Ne abbiamo anche noi, e sono rimasti sotto lo stesso!

DE VITO, *relatore*. Ne abbiamo credo 49 o 50. Purtroppo molti infortuni sono inevitabili, ma quando saranno stati adottati tutti i provvedimenti che sono in nostro potere, quando sarà stato preveduto tutto il prevedibile, nessuno potrà muoverci rimprovero per avere anche ecceduto nelle cautele e nelle spese per tutelare la vita dei cittadini. Penso quindi che su questa via convenga continuare.

Naturalmente unico rimedio radicale è quello di abolire i passaggi a livello, costruendo sotto passaggi, sottovie e deviazioni stradali. Però

il problema è grave dal lato economico e dal lato tecnico. Dove la ferrovia taglia la strada ordinaria, non riesce sempre facile creare sopra passaggi senza andare incontro alla costruzione di una specie di montagne russe, o sotto passaggi che non si convertano per mancanza di scolo in pozze melmose. Certamente dove tecnicamente è possibile costruire sotto o sopra passaggi o deviazioni stradali, ciò deve essere fatto secondo che le risorse del bilancio ed il tempo consentano. In proposito posso aggiungere che in questi sensi l'Amministrazione gradualmente provvede per le ferrovie in esercizio, mentre per le direttissime in costruzione è adottata in via di massima l'esclusione di passaggi a livello.

Alla visibilità dei segnali e del treno si oppongono molte volte fabbricati e piantagioni laterali alle ferrovie. Già il Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, faceva obbligo di provvedere alle relative sistemazioni. La disposizione è ripetuta e rafforzata nel decreto in esame: mi auguro che sia per essere largamente e rapidamente applicata.

Connessa con la questione tecnica è quella delle piste ciclistiche, tanto insistentemente patrocinata dal Touring.

Ho letto, non ricordo in quale libro, che se si arrestasse il movimento ciclistico tutto d'un tratto, si avrebbe un marasma altrettanto grande quanto quello dipendente da una improvvisa interruzione del servizio delle ferrovie. A dir vero l'affermazione mi sembra eccessiva, perchè intanto le merci non sono trasportate da biciclette.

Nei riguardi dei passeggeri comprendo che si avrebbe un sensibile turbamento, perchè le biciclette in circolazione sul nostro territorio sorpassano i 3,000,000. Non giungiamo ancora alle cifre della Germania e dell'Olanda: tuttavia dobbiamo riconoscere che anche in Italia la bicicletta è penetrata in ogni classe sociale, è diffusa ovunque ed in talune regioni rappresenta mezzo ordinario di locomozione specie per impiegati, operai e contadini.

Effettivamente la bicicletta costituisce un grave pericolo per l'automobile, l'automobile a sua volta costituisce un grave pericolo per la bicicletta, e l'uno e l'altra sono un pericolo ancora più grave per il pedone.

Se si potesse giungere ad una separazione

di strada, i vantaggi sarebbero non piccoli nè pochi.

All'estero sono già esempi di piste ciclistiche affiancate ai marciapiedi, non di rado in entrambi i sensi, spesso anche riservate e corredate delle relative segnalazioni.

Comprendiamo le difficoltà che a noi derivano dalla limitata larghezza delle strade esistenti e dalle maggiori spese occorrenti per quelle da costruire. Ma anche da noi non mancano tentativi, mentre piste ciclistiche comuni ai pedoni potrebbero essere rappresentate dalle banchine, o dalla banchina unica, separate dal carreggio, adeguatamente sistemate, e lasciate realmente sgombre da palificazioni, da alberi, da cumuli di materiali e di fango, da invasioni di frontisti. Provvedendosi ora ad una organica sistemazione della strada in rapporto alle esigenze della circolazione, è opportuno che, nei limiti del possibile, sia tenuto conto di tali voti almeno per le strade a più intenso traffico e dove il ciclismo è più diffuso. Sarà una nuova benemeranza per l'azienda statale, ma non possiamo stabilire nel decreto un obbligo inderogabile.

Nei riguardi tecnici s'inquadrano infine le osservazioni dell'on. Amero D'Aste.

Effettivamente è necessaria una più esatta precisazione dei limiti della strada: sarebbe opportuno che fosse unica a tutti gli effetti e quindi anche per la determinazione delle distanze per le quali è maggiore la necessità di contemperare equamente l'esigenze stradali a quelle dei fondi finitimi.

Nei riguardi dei pozzi la prescrizione del decreto è la riproduzione letterale dell'articolo 68 della legge del 1865. Credo che per le trivellazioni a grandi profondità o di notevole importanza soccorrano le disposizioni delle leggi speciali emanate per la utilizzazione delle acque sotterranee a scopo agricolo o industriale. Ma convengo io pure sulla opportunità di togliere ogni dubbio con chiarimenti ed espliciti richiami.

Poche osservazioni ancora nei riguardi della circolazione.

Ho già accennato come nella evoluzione dell'economia pubblica sia venuto meno il preconcetto che le grandi correnti di traffico terrestre si svolgano esclusivamente per ferrovia.

Però generalmente non ci rendiamo conto

della entità effettiva del transito stradale, e meno ancora di quello a trazione animale.

Molti anzi ritengono che la trazione animale sia quasi scomparsa dall'Italia settentrionale, sede delle maggiori industrie, e rimanga solo retaggio delle regioni essenzialmente agricole del Mezzogiorno e delle Isole.

Giungono quindi in buon punto le statistiche pubblicate dall'Azienda autonoma statale della strada, che danno i risultati di periodiche osservazioni. E giungono a buon punto particolari studi secondo i quali il traffico annuo si aggira sugli 11 miliardi di tonnellate chilometro, il movimento ciclistico ed automobilistico giunge ai 9 miliardi di viaggiatori chilometro, ed il rapporto fra trazione animale e trazione meccanica su strade ordinarie non varia molto da regione a regione, avendosi per la prima una media generale del 45 % in confronto della seconda, con un minimo del 28,3 per il Piemonte, ed un massimo del 71,8 per le Puglie, con lievi scarti intermedi.

Tali cifre, per quanto approssimative, mostrano nella muta loro eloquenza di quale straordinaria importanza sia per noi la viabilità ordinaria. Mostrano quali difficoltà presenti la disciplina di traffici diversi, svolgentisi con diversa trazione e in condizioni diverse su strade costruite con larghezze, pendenze, curve e massicciate adeguate alle esigenze di altri tempi.

E mostrano pure come minacciata sia di continuo la incolumità del pedone, costretto ad aggirarsi sulle strade più frequentate fra un groviglio di veicoli d'ogni genere, esposto a tutti i possibili accidenti e ad essere vittima inconscia delle altrui incapacità, imprudenze e distrazioni.

In Inghilterra i pedoni si sono riuniti a congresso. L'esempio è contagioso, e non mi farebbe meraviglia se un giorno o l'altro sorgesse da noi una Associazione del pedone con relativo presidente, vice-presidente, segretario e consiglio di amministrazione, sotto la protezione dell'angelo Raffaele che il Rituale romano invoca « compagno nella via affinché con pace, salute e gaudio noi torniamo alle case nostre ».

Intanto l'angelo Raffaele è rappresentato o da quel famoso agente, cui accennava il collega Tassoni, che sta in agguato per carpire la contravvenzione, oppure dal buon metropolitano

o dal buon milite della strada che aiuta il cittadino e ne tutela la vita curando l'osservanza delle prescrizioni stabilite.

Il problema della circolazione si è presentato con difficoltà gravissime in tutti i tempi e presso tutti i popoli, dando sempre luogo a recriminazioni e doglianze da parte dei pedoni minacciati dall'incedere dei veicoli. I secoli passano, ma le lagnanze sono le stesse.

Norme sulla circolazione non mancarono persino nella remota antichità, persino nel Medio Evo quando minimo era il traffico e limitato a primordiali mezzi di trasporto: non mancarono nemmeno nei centri rurali, per la preoccupazione di assicurare l'incolumità del transito e talvolta anche per ragioni igieniche. Una disciplina stradale maggiormente s'impone oggi per armonizzare i transiti pedonali e quelli a trazione animale ed a trazione meccanica in guisa che, per quanto prevedibile, non si creino reciproci pericoli. Qui occorrono uniformità massima, massima precisione e massimo rigore, perchè da una norma varia, incerta, o non fatta osservare possono derivare gravissimi danni.

Le preoccupazioni maggiori sono nei riguardi degli autoveicoli.

Ove si pensi alle normale percorrenza media di ciascuno dei nostri 308,701 autoveicoli e si aggiunga quella degli altri mezzi di trasporto, è facile comprendere quale difficoltà rappresenti disciplinare il transito.

Le difficoltà non assolvono dal compito di provvedere. Dico subito che le norme del decreto appaiono nel loro insieme studiate diligentemente, tenendo conto dei risultati della esperienza e dei suggerimenti di associazioni ed enti che all'automobilismo dedicano ogni cura e dell'automobilismo sono veramente benemeriti.

Gli accidenti, non dovuti a causa di forza maggiore od a condizioni anormali di strada od all'altrui imprudenza, si riferiscono precipuamente a difetto di costruzione, ad incapacità del conducente, ad eccesso di velocità.

Nei riguardi della costruzione il decreto richiede che ogni autoveicolo sia assoggettato a collaudo da parte di funzionari governativi. L'Associazione Nazionale Fascista fra industriali dell'Automobile, il Touring Club Italiano ed il Regio Automobile Club d'Italia hanno

espresso voto che al collaudo d'ogni singola macchina sia per le fabbriche italiane sostituito quello del tipo.

Analogo voto è stato già altra volta formulato e preso in esame, ma nonostante l'accentuata tendenza ad accoglierlo, è prevalsa sin qui la tesi opposta.

Al vostro Ufficio sembra che, dato il sistema ormai normale della produzione in serie, il grado di perfezione raggiunto e l'interesse delle case produttrici a porre sul mercato macchine in condizioni di piena funzionabilità, si possa ormai adottare per la nostra industria il collaudo tipo. Naturalmente ogni veicolo messo in vendita dovrebbe essere accompagnato da un certificato comprovante la piena corrispondenza alle caratteristiche approvate dai funzionari governativi.

Nei riguardi dei conducenti non possiamo non approvare i concetti di rigore cui ha accennato il ministro, e alla cui attuazione debbono concorrere mezzi adeguati. E qui si connette il problema delle scuole che ha dato luogo a vivaci discussioni, sostenendosi da alcuni la necessità di scuole regolarmente organizzate, controllate e conseguentemente di numero ristretto, da altri la maggiore diffusione e libertà d'insegnamento industriale.

A tale dibattito il vostro Ufficio crede doversi mantenere estraneo, pur avendo qualche dubbio sulla possibilità che tutte le prescrizioni messe nel decreto sieno in pratica attuabili. Scuole numerose o scuole limitate, riconosciute o libere, un solo voto noi dobbiamo fare ed è che esse sieno serie, seriamente attrezzate ed impartiscano agli alunni una istruzione adeguata, teorica e pratica, senza quelle mirabolanti promesse che talvolta leggiamo negli avvisi di pubblicità.

I conducenti approvati debbono essere tecnicamente e moralmente idonei: quando la vita dei cittadini è ad essi affidata sappiano quali sono i loro doveri e dei loro doveri abbiano coscienza piena.

In proposito mi permetto pure richiamare l'attenzione del Governo sulla opportunità, fatta presente da un autorevole collega, che sieno contemperati i giusti riguardi verso gli addetti al Corpo diplomatico con il minimo di garanzia indispensabile per accertare l'idoneità di loro

conducenti ai fini della sicurezza della circolazione.

Le disposizioni relative alla velocità sono quelle fatte segno alle maggiori osservazioni. Qui è più vivo il contrasto fra il possessore dell'autoveicolo, che desidera la massima utilizzazione del tempo, e gli altri utenti della strada che nella velocità maggiore o minore veggono un maggiore o minore pericolo per la loro incolumità ed una maggiore o minore intensità di quei nubi di polvere e di quegli spruzzi d'acqua e di mota onde sono gratificati dal passaggio di un automobile in corsa. Fra l'uno e gli altri sta l'ente preposto alle strade, che si preoccupa della conservazione della massicciata e dei danni che ad essa arrecano gli autoveicoli con la loro velocità e le istantanee frenature, col loro peso e coi loro carchioni.

In tale parte riescono difficili norme tassative, poichè non si possono annullare le finalità d'un rapido mezzo di trasporto, nè si può dire da quale chilometro di velocità cominci il pericolo, dovendosi tener conto di un complesso di circostanze di luogo e di tempo che non è possibile prevedere e valutare con ragguaglio chilometrico.

È questione solo di limiti massimi per talune categorie di veicoli e di prescrizioni generali. È più che altrove è questione di disciplina.

Naturalmente quando si parla di disciplina, si parla di responsabilità, e prima base è sapere a chi ci si deve rivolgere: quindi difficoltà prima, è quella della identificazione della macchina e del suo proprietario.

Come vi è noto, eseguito il collaudo, deve provvedersi alla immatricolazione dell'autoveicolo.

Qui occorre rilevare che con l'estendersi dell'automobilismo e col moltiplicarsi delle esigenze ad esso connesse, si sono moltiplicati gli organi e gli enti chiamati ad occuparsene, con sovrapposizione di funzione e con un coordinamento apparente più che sostanziale.

Esempio tipico se ne ha nella immatricolazione. Come è noto, lo Stato persuaso della opportunità di favorire l'automobilismo ha dato ad esso un particolare ordinamento, creando un organo direttivo, il Reale Automobile Club d'Italia, cui ha affidato mansioni di ordine pubblico, primissima fra le quali l'im-

pianto e la cura del Registro automobilistico, analogo al Registro navale e al Registro aeronautico, base essenziale per ogni operazione di credito.

L'iscrizione nel Registro è obbligatoria per la circolazione, con poche eccezioni nei riguardi di alcune specie di autoveicoli che, per ragione delle persone o degli enti ai quali appartengono, sono considerati quasi fuori commercio, salvo tuttavia in alcuni casi l'obbligo della denuncia di possesso agli effetti delle requisizioni militari.

Intanto è stata mantenuta, ed è mantenuta anche nel decreto in esame, la precedente funzione per la immatricolazione, con evidente ed inutile complicazione di pratiche burocratiche la quale si risolve in perdita di tempo ed in maggiore dispendio non solo per l'automobilista, ma anche per lo Stato costretto a tenere appositi uffici con onere non lieve.

Quanto alla possibilità tecnica, occorre considerare che l'Automobile Club, in poco più di tre anni, ha irradiata l'azione sua in tutte le provincie d'Italia con una organizzazione rispondente alle finalità ed alle aspettative dello Stato corporativo.

Quanto alle indispensabili garanzie basta aver presente che i conservatori del Reale Automobile Club sono ufficiali pubblici a tutti gli effetti di legge, gli atti da essi redatti hanno valore di atti pubblici e le attribuzioni loro si svolgono sotto la vigilanza delle autorità giudiziaria e militare, con la comminatoria delle gravi sanzioni penali stabilite a tutela della fede pubblica.

E basta pensare alla fiducia di cui gode il Registro automobilistico che, dalla data di sua istituzione (28 ottobre 1927) al 30 giugno 1929, ha già iscritto crediti privilegiati per lire 511,809,985 con un continuo, rilevante incremento, come vi ha ricordato anche l'onorevole Crespi.

Resta il riflesso politico e di polizia ma, a parte ch'esso è comune a molte altre manifestazioni di vita civile, può sempre provvedersi o con preventive segnalazioni, o con cancellazioni ordinate dall'autorità.

Pertanto io credo che solo il Registro automobilistico debba provvedere all'immatricolazione.

Ma non basta.

Il decreto dispone che agli effetti del pagamento dell'ammenda è considerato proprietario chi è iscritto come tale nei registri della Prefettura, quando non sia possibile una sicura identificazione all'atto dell'accertamento delle contravvenzioni.

La disposizione parte quindi dall'ipotesi che si possa essere proprietari di un autoveicolo, indipendentemente dalla immatricolazione.

Ciò, a mio parere ed a parere dell'Ufficio, contrasta alle ragioni d'indole sociale, morali e politiche che consigliarono l'istituzione del Registro automobilistico.

Oggi, quando avviene un disastro, si ricerca il proprietario; ma il più delle volte non si trova, o si trova un nullatenente, un disperato qualunque, la moglie non abbiente invece del marito agiato. Così in realtà la responsabilità che vogliamo dare al proprietario della macchina, spesso si frantuma nel nulla.

Mi sembra quindi che per gli autoveicoli in circolazione dovrebbe in tutti i casi essere considerato proprietario solo chi figuri come tale nel certificato d'immatricolazione, adottando disposizione analoga a quella stabilita dall'articolo 7 del Regio decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, per il Registro aeronautico.

Il Registro automobilistico e l'Automobile Club provvedono anche ai censimenti per le requisizioni: a questo proposito mi permetterei di richiamare l'attenzione sulla situazione dei nostri autocarri. Noi abbiamo soltanto 40,000 autocarri iscritti e in condizioni non sempre lodevoli di funzionabilità. Occorrerebbe una maggiore vigilanza, non solo per i riguardi della sicurezza di circolazione, ma nell'interesse stesso di eventuali requisizioni. Ed occorrerebbe provvedere alla precettazione anche degli autocarri di marca estera, non essendovi ragione alcuna per dare incentivo agli acquisti presso l'industria straniera.

Nei riguardi delle responsabilità cui dianzi accennava l'onorevole Longhi — geniale mio competitore come uomo della strada — ha detto: ma siete proprio sicuri che basti il precetto di legge della responsabilità? Perché non arriviamo all'assicurazione obbligatoria, come si fa per gli infortuni sul lavoro? Effettivamente il concetto seduce, sembrando che l'investito potrebbe così essere soddisfatto imme-

diatamente, senza correre in cerca di un proprietario più o meno solvibile.

Già oggi le imprese di servizi pubblici automobilistici sono obbligati ad assicurare le vetture, il personale ed i passeggeri. Già oggi con lo stesso contratto d'acquisto della macchina si provvede quasi sempre all'assicurazione, ma quasi sempre si tratta di assicurazione contro determinati rischi. Con l'assicurazione obbligatoria invece si estenderebbe a tutte le automobili e per tutti i rischi. Qui sono le difficoltà. E qui il paragone con l'assicurazione sugli infortuni non regge.

Per gli infortuni sul lavoro sono assicurati 3 milioni d'individui: quindi premio basso: in media 29.02 per mille corrispondente a lire 87,48 per operaio. E assicurato è l'operaio esclusivamente.

Per l'automobile invece l'assicurazione obbligatoria porterebbe a risarcire il danno non a un predeterminato individuo, ma a chiunque della popolazione l'avesse sofferto.

Ed allora ci troviamo di fronte ad un grave problema. La massa dei nostri automobili è tale da consentire la copertura del rischio? Noi abbiamo appena 167,289 autovetture (non parlo degli autocarri e delle trattrici che hanno altre forme di assicurazione), ed oggi una polizza per tutti i rischi richiede un premio annuo che oscilla da 1500 a 2500 lire ed oltre per somme limitate a massimi di lire 100,000 e di lire 300,000.

Evidentemente nessuna società assume di garantire il rischio illimitato: raggiunta una determinata somma, cessa la responsabilità. E allora, onorevole Longhi, anche ammettendo la forma di assicurazione obbligatoria fino a 300 mila lire, quante volte non occorrerebbe procedere alla rinnovazione dell'assicurazione in caso di disastri? E quale in definitiva sarebbe l'onere effettivo?

Se il servizio automobilistico in Italia si svolgesse in condizioni di ricchezza, si potrebbero imporre ulteriori sacrifici al proprietario. Ma se vogliamo favorire questo mezzo di trasporto in modo che esso sia sempre più accessibile alle classi meno abbienti, come possiamo imporre oneri così gravi? Abbia presente, onorevole Longhi che sull'automobile già gravano oneri non lievi; dazi di 0,90 al litro sulla benzina; tassa di circolazione da 500 a 6,000 lire,

tassa per le targhe, tasse di collaudo, tasse di immatricolazione, tasse di visita, tasse di esame, e chi più ne ha più ne metta.

Ora quando l'automobilismo era considerato articolo di lusso si faceva bene a far così, ma oggi ne dubito e credo che si dovrebbe pensare seriamente non ad aumento, ma a diminuzione di oneri. E tralascio di citare gli esempi molto persuasivi portati dagli onorevoli colleghi Pavia e Crespi. Aggiungerò solo che difficilmente le nostre società assicurative sarebbero in grado di assumersi un onere di questo genere. Dico difficilmente, perchè ho avuto occasione di fare uno studio in proposito, e ho dovuto persuadermi che, nonostante l'elevatezza dei premi, le assicurazioni automobilistiche presentano le alee maggiori e riescono le meno remunerative. D'altra parte, imponendo l'assicurazione obbligatoria, che cosa faremmo?

Imporremo noi, Stato, la misura del premio? E se fosse da noi imposta con quali criteri, su quali basi e con quali forme avrebbe luogo il nostro intervento? Oppure vorremmo creare un ente apposito, un'altra statizzazione, o quasi, per l'assicurazione degli automobili? Francamente non avrei il coraggio nemmeno di pensarvi.

Allora io credo che dobbiamo aspettare altra epoca per riparlare dell'assicurazione obbligatoria. Quella degli infortuni sul lavoro ha impiegato diecine e diecine di anni prima di arrivare in porto. Probabilmente arriveremo in porto anche noi, ma ci arriveremo quando le nostre condizioni finanziarie saranno migliorate: ci arriveremo quando l'uso dell'auto sarà talmente diffuso da consentire una grande massa di assicurati.

Allora rimane la questione della responsabilità, come il nostro decreto l'ha posta.

Dico subito che non intendo menomemente far qui una trattazione giuridica. Ricordo soltanto che la legge del 1909 e il relativo regolamento partivano da un concetto di diffidenza verso l'automobile, concetto di diffidenza che del resto era comune a tutte le legislazioni europee meno quella germanica. L'automobile era il veicolo del ricco che invadeva la strada del povero! E quindi multe, ammende, rigorose disposizioni dragoniane che tarpavano ogni iniziativa.

E fallivano quegli stessi tentativi d'istitu-

zione di servizi pubblici automobilistici che, rimosse le remore, dovevano poi avere così benefica diffusione in Italia. Tali remore furono tolte con la legge del 1912 e relativo regolamento, ma a transizioni dall'uno all'altro regime si volle affermare in modo esplicito la responsabilità solidale del conducente e del proprietario.

Di qui l'articolo 5 della legge 30 giugno 1912, n. 739.

Ma concetto del proponente della legge fu di conservare inalterato il diritto comune, ammettendo solo una presunzione di colpa e conseguentemente l'inversione della prova.

La dizione dell'articolo diede luogo a gravi discussioni alla Camera dei deputati e qui in Senato.

Da ogni parte si volevano aggiunte, emendamenti, disciplina di casi singoli, di quegli stessi casi cui ha accennato l'onorevole Longhi.

Ma dopo tanta discussione si convenne, sia alla Camera e sia al Senato, che partito migliore fosse quello di adottare la formula della responsabilità solidale di conducente e proprietario, quando non provassero d'aver avuta ogni cura nell'evitare il verificarsi del danno.

Degno di rilievo è che in quella formula s'acquietarono, e da quella formula trassero poi argomento, i sostenitori delle due opposte tendenze: della colpa aquiliana e della responsabilità obiettiva derivata a noi dalla dottrina germanica.

Alla prima mantennero fede la maggior parte dei nostri scrittori e le Cassazioni di Roma, Torino e Palermo. Alla seconda s'attennero anche giuristi eminenti e le Cassazioni di Firenze e di Napoli.

Effettivamente vi sono casi nei quali la teoria della colpa aquiliana, quale è dal nostro Codice accolta, non si adatta a talune particolari esigenze sociali o politiche della vita moderna: abbiamo quindi esempi singoli di risarcimento di danni incolpevoli, come per gli infortuni sul lavoro o per il gettito di cose dai velivoli. Ma si tratta di eccezioni, disciplinate singolarmente, dalle quali non si può argomentare in via analogica, e che non possono vulnerare il principio generale della responsabilità per colpa.

Per il riconoscimento del principio generale si è pronunciata decisamente e ripetutamente

la Cassazione unica con magistrali sentenze. E quindi può ormai dirsi pacifica in tale senso la nostra giurisprudenza.

La disposizione dell'articolo 122 in esame, influenzata evidentemente dal fatto che al momento in cui fu emanata esisteva una discorde giurisprudenza, esonera dall'obbligazione solidale il proprietario il quale provi che la circolazione del veicolo sia avvenuta *contro sua volontà*.

La Commissione della Camera dei deputati propone una ulteriore modificazione per escludere che il proprietario possa essere responsabile, quando l'uso del veicolo sia avvenuto *fuori della sfera della sua volontà*.

L'articolo 122 fa un passo innanzi, in quanto scinde la posizione del proprietario da quella del conducente.

Ma subordinando l'esonero dalla responsabilità solidale alla prova che la circolazione sia avvenuta contro la volontà del proprietario, che cosa s'intende?

S'intende che sia ad insaputa? S'intende che debbasi sostituire un atto volitivo alla negligenza, alla imperizia, alla inosservanza di leggi e regolamenti, pur restando ferma in questi casi la responsabilità individuale secondo il diritto comune?

Comprendo lo scopo e la portata della modificazione, ma un dubbio resta nell'animo mio.

Abbiamo una formula che risale al 1912, che è stata conservata nella legge del 1923, che è stata discussa a lungo, interpretata in moltissimi casi e nella quale ormai giurisprudenza e dottrina si sono adagate. È opportuno cambiarla ed andare incontro a nuove disquisizioni, a nuove applicazioni? Qui si arresta il mio dubbio. E non nascondo l'intimo convincimento che in avvenire non lontano, diffuso maggiormente l'uso dell'automobile, abituati pedoni e veicoli all'osservanza della disciplina, sistemate convenientemente le strade, sarà possibile un ritorno puro e semplice al diritto comune, come mi sembra che anche il senatore Dena ieri s'augurasse.

Ma, ripeto, questi non sono che semplici accenni e se modificazioni dovessero farsi, allora pregherei di tener conto anche della legislazione aerea. I trasporti aerei e i trasporti automobilistici, per quanto concerne il servizio pubblico, hanno punti di contatto, di identità,

di analogia. Ed allora, perchè i servizi aerei di trasporto debbono seguire una norma e quelli automobilistici un'altra?

Sono semplici dubbi che mi permetto prospettare.

E giacchè siamo in tema di responsabilità, una preghiera vorrei rivolgere all'onorevole guardasigilli.

Ho ammirata l'elegante correzione portata dall'articolo 125 all'inecongruenza giuridica delle responsabilità penali del proprietario per fatto del conducente. Vorrei pregare di spingere l'eleganza sino alla soppressione dell'obbligo di pagare l'ammontare dell'ammenda per il conducente insolvente. All'atto pratico il proprietario che ritiene scusabile il conducente, pagherà per lui l'ammenda indipendentemente da ogni precetto di legge. Ma quando diversamente pensa, perchè la coazione? Perchè indurre a premiare indirettamente il colpevole invece di lasciarlo andare in carcere a meditare sulle conseguenze di sue trasgressioni?

Onorevoli colleghi, non so se io sia riuscito a ritrovare la perdita via, ma sentivo il dovere di riassumervi le osservazioni dell'Ufficio centrale, e mie, ispirate al desiderio di contribuire a rendere più perfetta un'opera che è veramente degna del massimo encomio.

Naturalmente non si tratta nè di modifiche, nè di ordini del giorno formulati: si tratta di punti di studio che l'Ufficio centrale raccomanda al Governo e alla Commissione per la formazione del Testo Unico.

E qui avrei finito. Ma sabato scorso abbiamo assistito ad un appassionato duello ad armi cortesi fra il ministro delle comunicazioni e il presidente del Reale Automobile Club, difensore l'uno della prevalenza delle ferrovie, assertore l'altro della concorrenza dell'automobile. Non posso quindi esimermi dall'intervenire, ma lo farò con la massima brevità, avendo avuto occasione ripetuta d'occuparmi di tale argomento nella discussione dei bilanci delle comunicazioni.

Non seguirò certo i fantastici calcoli, di fonte americana, per i quali si afferma che su una strada convenientemente sistemata e mantenuta potrebbero correre alla velocità oraria di km. 35, e ad intervallo di poco più d'un secondo, circa 2000 autoveicoli, trasportando persone e merci in numero e quantità tali da

reggere e forse vincere al paragone, i servizi ferroviari meglio organizzati. Sono ipotesi non raggiunte, e irrealizzabili per ora in qualunque Stato. E meno ancora lo sono per noi coi nostri modesti 40,000 autocarri, con le nostre 167,285 autovetture, le nostre strade e le nostre condizioni topografiche.

Avremo occasione di esaminare con larghezza tale aspetto del problema, quando prossimamente discuteremo la conversione in legge del Regio decreto 2 aprile 1929, che modifica l'ordinamento delle ferrovie concesse all'industria privata e delle tramvie.

Per ora quindi mi limito alle ferrovie di Stato. E l'esame può essere fatto sia in via assoluta in rapporto alla rete nel suo insieme, sia in via relativa in relazione a particolari condizioni di fatto.

Per le automobili quale è il costo medio del viaggiatore-chilometro? Non è facile precisarlo, concorrendo vari elementi di variazione. In genere si assume quello da 0,40 a 0,50 per le autovetture.

Nella relazione sul bilancio per l'esercizio 1928-29 indicai il costo medio della tonnellata chilometro in 0,77 a carico completo nell'andata e nel ritorno. È evidente che se uno dei due viaggi dovesse essere a vuoto o quasi, il costo aumenterebbe sensibilmente.

Sulle ferrovie di Stato l'introito medio viaggiatore-chilometro è di 0,192 e quello di tonnellata-chilometro di 0,261: essendo attivo il bilancio d'esercizio dobbiamo concludere che il costo viaggiatore coincide od è poco inferiore all'introito, mentre è inferiore certamente per le merci.

La differenza è tale da escludere sotto questo aspetto la concorrenza.

Ciò appare anche più sensibilmente, se ci riferiamo alla effettiva entità dei trasporti.

Per le automobili invero abbiamo indicata nella relazione la cifra di 4,500,000,000 viaggiatori-chilometro: le merci possono essere calcolate in 1,000,000,000 di tonnellate chilometro. Tali cifre, che altri valutano in misura maggiore, non possono essere esatte e sono a larga approssimazione. Per le ferrovie di Stato abbiamo invece dati esatti e precisamente 8,094,942,000 viaggiatori-chilometro e 12,200,061,009 tonnellate-chilometro (escluso bestiame), per l'esercizio 1928-29.

Quindi in confronto delle ferrovie le automobili hanno un movimento pari alla metà dei viaggiatori-chilometro e ad un decimo appena delle tonnellate-chilometro.

Questo in via assoluta.

Le cose variano se ci riferiamo a particolari condizioni di fatto ed a casi speciali.

I passeggeri i quali, come l'amico Crespi, hanno il vantaggio di avere una splendida automobile a loro disposizione...

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Che investe i passaggi a livello!

DE VITO, *relatore*. ...preferiscono servirsi della propria vettura per i percorsi non lunghi, perchè hanno il vantaggio di partire quando credono, di andare alla velocità desiderata e di avere la massima indipendenza. Per i viaggi lunghi no. Vero è che si stanno attrezzando e sono già in circolazione autocarri letto; ma una delle due: o questi autocarri portano pochissime persone per assicurare la comodità desiderabile ed allora la tariffa arriva ad una misura tale che soltanto le borse molto pingui possono sostenerla, oppure costringono, per avere una tariffa bassa, ad usare di piccole cuccette, e ritorniamo all'inconveniente maggiore dell'automobile, di costringere cioè in un piccolo spazio una o più persone per parecchie ore.

Dobbiamo dire che le autovetture private effettivamente esercitano una certa concorrenza alle ferrovie per i piccoli percorsi. Dicendo così, mi sembra di avere già risposto, perchè la percorrenza media dei passeggeri sulle ferrovie si aggira sui 220 chilometri per la 1ª classe, 125 chilometri per la 2ª e 135 chilometri per la 3ª. Si è parlato della concorrenza degli autoservizi pubblici. Su questo mi permetto ribellarmi assolutamente. Gli autoservizi, che al 30 aprile 1929 erano 2850 per un complesso di km. 65,900, e fortunatamente aumentano ancora, non muovono concorrenza alle linee di Stato cui anzi sono quasi sempre di vantaggio come adduttori di traffico.

Per concludere: nei riguardi dei passeggeri possiamo avere una certa concorrenza, ma in limiti ristretti di percorso. Può valutarsi questa concorrenza? Il modo manca, e non riesce quindi possibile determinare quale influenza abbia nel movimento ferroviario.

Dalla statistica delle Ferrovie di Stato risulta è vero una diminuzione del 0,6 %, ma sarebbe arbitrario attribuirle tutta alla concorrenza automobilistica, potendo altre cause concorrere a turbare l'equilibrio del rapporto passeggeri e merci che sono in aumento.

Relativamente alle merci occorre considerare che gli autocarri presentano il vantaggio di poter essere caricati dove si voglia e come si voglia, senza imballaggi, senza controversie di pesature, di nomenclature o di applicazioni di tariffa; e soprattutto con risparmio della spesa non lieve di carico e di scarico. Anche qui non sono facili i calcoli, perchè le tariffe ferroviarie sono assai diverse. Tuttavia, partendo da una tariffa base media di 0,25, affermai nella relazione sul bilancio delle comunicazioni 1928-29, potersi ritenere con larga approssimazione che per le prime otto o nove classi di merci, ed in un raggio dai 50 ai 100 chilometri, il trasporto di merci a collettame con auto-mezzi riesca in determinate condizioni più economico.

Naturalmente anche la natura della merce ha la sua influenza. Ed ha perfettamente ragione il ministro quando afferma che per i carboni, come in genere per merci povere ed ingombranti, il vantaggio è ridotto a brevissimi percorsi, oltre i quali appare evidente la convenienza della spedizione ferroviaria a carico completo.

La situazione quindi non è tale da allarmare la rete di Stato. E meno allarmerà ancora se, come è da ritenersi, l'Istituto Nazionale Trasporti, costituito fra Amministrazione statale e banche, riuscirà a vincere le difficoltà per l'adozione delle *casse mobili* già in uso in America, in Inghilterra e in Francia, o per il trasporto delle intere casse dei veicoli come più genialmente e semplicemente s'intenderebbe fare.

L'attuale situazione si manterrà così anche in avvenire?

Indubbiamente col miglioramento delle strade, con l'accrescersi dell'uso di autovetture, di autocarri e treni automobilistici, con razionali organizzazioni, la posizione potrà alquanto variare. Talune ferrovie locali e talune tramvie potranno soccombere di fronte all'automobile, le stesse ferrovie di Stato potranno preferire di abbandonare alcune specie di traffico locale. Ma le ferrovie conserveranno sem-

pre un privilegio indiscutibile ed è quello dei trasporti di grandi masse a grandi distanze.

Quindi qualunque sia per essere l'avvenire, noi vedremo sempre vicino alla possente, mastodontica locomotiva, l'agile automobile e l'autocarro.

Però, on. Crespi, guardiamo anche al cielo! All'automobile si affacciano emuli, e forse rivali, il dirigibile e l'aeroplano. Chi può dire dove si arresteranno i progressi della scienza? E dove si arresterà l'impulso dell'uomo moderno che vede troppo breve la vita innanzi a sè per le immense imprese da compiere, e la vita consuma in un ritmo febbrile, anelando alla più intensa utilizzazione dell'attimo fuggente?

L'avvenire è nelle mani di Dio. Contentiamoci intanto di lavorare fortemente e di coordinare ed armonizzare le varie forze del traffico. Ferrovia, automobile, aeroplano concorrano tutti ad unica opera: alla prosperità economica del Paese. (*Vivi applausi e congratulazioni*).

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati sorteggiati come scrutatori:

a) per la nomina di un membro per la Commissione per il Regolamento i senatori: Longhi, Brugi, Rossini, Sili e Tassoni;

b) per la nomina di un Membro della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, i senatori: Casanuova, Nasini, Raimondi, Renda, Falcioni,

c) per la nomina di tre Commissari alla Cassa depositi e prestiti, i senatori: Gualtieri, Tofani, Bazan, Marozzi e Santoro.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e prego gli scrutatori testè sorteggiati di volersi recare negli uffici per procedere allo scrutinio.

Hanno preso parte alla votazione i senatori: Abisso, Albini, Albricci, Amero D'Aste, An-

cona, Anselmino, Antona Traversi, Arlotta, Artom, Asinari di Bernezzo.

Baccelli Alfredo, Bastianelli, Bazan, Bellini, Bergamasco, Bergamini, Berio, Bernocchi, Berti, Bevione, Bianchi, Biscaretti Guido, Biscaretti Roberto, Bistolfi, Bollati, Bonardi, Bongiovanni, Bonicelli, Bonin Longare, Borghese, Borletti, Borsarelli, Brezzi, Brugi, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Calisse, Callaini, Camerini, Campili, Canevari, Carletti, Casanuova, Casertano, Cassis, Cattaneo Giovanni, Cavallero, Caviglia, Celesia, Cian, Ciruolo, Cirmeni, Cito Filomarino, Colonna, Colosimo, Cossilla, Credaro, Cremonesi, Crespi, Crispolti, Crispo Moncada.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Blasio, De Bono, De Cillis, Del Pezzo, De Marinis, De Michelis, De Tullio, De Vecchi di Val Cismon, De Vito, Di Bagno, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Terranova, Di Vico, Durante.

Facchinetti, Faelli, Falcioni, Fano, Fara, Fedele, Ferrari, Ferrero di Cambiano, Ferri.

Galimberti, Gallina, Garbasso, Garofalo, Garroni, Gatti Salvatore, Giampietro, Giannatasio, Gioppi, Giordani, Gonzaga, Grandi, Grazioli, Grosoli, Grosso, Gualtieri, Guglielmi.

Imperiali.

Joele.

Lagasi, Larussa, Libertini, Lissia, Longhi, Loria, Luiggi.

Malagodi, Malaspina, Mambretti, Manfroni, Maragliano, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Marozzi, Martino, Mayer, Mazzoccolo, Menozzi, Miari de Cumani, Milano Franco d'Aragona, Millosevich, Montanari, Montresor, Morello, Mori, Morpurgo, Morrone, Mosca.

Nasini, Nicastro, Niccolini Eugenio, Nuvoioni.

Orsi, Oviglio.

Padulli, Pagliano, Pascale, Passerini Angelo, Paulucci di Calboli, Pavia, Peano, Pecori Giraldi, Pelli Fabbri, Perla, Pestalozza, Pironti, Poggi Tito, Porro, Pujia, Pullè.

Quartieri.

Raimondi, Raineri, Rava, Renda, Ricci Corrado, Romeo, Rossini, Rota Giuseppe, Russo.

Sailer, Salandra, Salata, Sandrini, Sanjust, San Martino, Santoro, Sarrocchi, Scaduto, Scadori, Scavonetti, Schanzer, Scialoja Antonio, Segrè-Sartorio, Serristori, Setti, Silj, Si-

monetta, Sitta, Soderini, Spada, Spirito, Strampelli, Supino.

Tanari, Tassoni, Tofani, Tolomei, Tomasi Della Torretta, Torlonia, Torre, Tosti di Valminuta, Treccani.

Vaccari, Valenzani, Valvassori-Peroni, Vanzo, Venino, Venturi, Venzi, Verzari, Visconti Di Modrone.

Zappi, Zerboglio, Zippel, Zoppi, Zupelli.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo ora la discussione del disegno di legge. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

DI CROLLALANZA, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli Senatori. Il Codice della strada si può dire che abbia avuto effettivamente, in un anno, un collaudo completo. Prima sulle stesse strade, da parte di coloro che se ne servono, poi sulla pubblica stampa per le polemiche che ha suscitato, infine alla Camera, oggi in questa alta Assemblea del Parlamento.

La discussione che si è svolta è stata quanto mai ampia ed esauriente. Il Governo è assai lieto di tutto ciò, perchè ha visto riaffiorare molti quesiti e preoccupazioni, che gli stessi componenti della Commissione interministeriale si posero, al momento in cui dovettero procedere alla compilazione del Codice.

Vuol dire, dunque, che quelle titubanze, quelle preoccupazioni non erano infondate.

Prima di esaminare gli aspetti più salienti di questa discussione, io intendo porgere un vivo ringraziamento al relatore, senatore De Vito, il quale per conto dell'Ufficio centrale ha stillato una relazione veramente organica e pregevole, nonchè ai vari oratori, che alla discussione hanno partecipato, offrendo un largo contributo di osservazioni, che a suo tempo saranno tenute presenti dall'apposita Commissione che procederà alla compilazione del testo definitivo del Codice.

Gli onorevoli senatori certamente ricorderanno quelle che erano le condizioni delle strade in Italia fino a due o tre anni fa, cioè anche dopo l'avvento del Fascismo al potere.

Le strade, per vecchia tradizione e consuetudine, erano diventate dei grandi collettori

dei servizi pubblici e, qualche volta, di affari esclusivamente privati.

Le strade, prima ancora che l'Azienda avesse provveduto alle pavimentazioni, erano lastricate di individualismo e del sacro egoismo dell'automobilista, del carrettiere, del pedone, del frontista e di quanti altri le consideravano di loro assoluta pertinenza e si mostravano insofferenti delle altrui esigenze.

Il Fascismo ha voluto, in un determinato momento, risolvere radicalmente il problema, e si è preoccupato di dare alla viabilità un nuovo ordinamento giuridico, tecnico ed amministrativo, nonchè delle norme intese a tutelare l'ingente patrimonio stradale ed a disciplinare la circolazione, secondo le esigenze moderne dei traffici.

Per quanto riguarda il nuovo ordinamento giuridico, tecnico ed amministrativo, un primo passo il Regime ha fatto, ed un passo notevole, con la creazione dell'Azienda autonoma della strada, la quale si è preoccupata innanzi tutto di classificare, con nuovi criteri, le strade di interesse nazionale, e quindi ad esse si è dedicata, con ingenti mezzi finanziari e con febbrile attività, iniziando e portando sollecitamente avanti un organico programma di pavimentazioni, in tutto rispondenti alle esigenze dei tempi ed alle aspettative del Paese.

Un secondo passo, in questa materia, è già stato compiuto dal Governo con lo studio, oramai ultimato, della nuova legge sulla viabilità minore.

Questa legge, che non tarderà ad esser approvata e ad entrare in vigore, tiene conto di voti più volte manifestati, ed accentra nell'Ente provincia anche la manutenzione delle strade comunali, escluse quelle di carattere urbano o che abbiano finalità eminentemente agricole.

Il nuovo ordinamento giuridico, tecnico ed amministrativo, avrà così il suo organico assetto.

Gettate così le basi del nuovo ordinamento delle strade, iniziata la loro trasformazione, il Governo non ha tardato ad unificare ed aggiornare le norme che le tutelano e ne disciplinano la circolazione, nonchè l'Istituto che garantisce il loro rispetto.

È stata così creata la Milizia della strada, quella milizia che il senatore Tassoni ha voluto

vedere intenta a dare la caccia alle contravvenzioni; e che invece ha già reso notevoli servizi al Paese. Ma di ciò mi occuperò in seguito.

Fissati in sintesi i termini del problema stradale, secondo la impostazione organica che ad esso è stata data dal Fascismo, non sarà male ricordare al Senato che alla compilazione del Codice della strada ha atteso una Commissione, della quale facevano parte, oltre che funzionari dei Ministeri dei lavori pubblici e delle comunicazioni, anche quelli della giustizia. La Commissione non si nascose le difficoltà dell'impresa, tenuto conto del contrasto degli interessi che doveva armonizzare, ma all'arduo lavoro si dedicò egualmente, con passione e buon volere, convinta che l'unificazione e l'aggiornamento della legislazione esistente avrebbe comunque rappresentato un gran passo avanti nella materia. La Commissione naturalmente non ha preteso di aver fatto opera perfetta.

Io stesso, che l'ho presieduta, seguendo attentamente la discussione che si è svolta prima alla Camera e poi al Senato, mi rendo conto che alcune imperfezioni, lacune o discordanze, specie di ordine giuridico, il Codice presenta in modo evidente.

Posso quindi senz'altro dichiarare, a nome del Governo, che quanto è stato rilevato, in questa materia, da eminenti giuristi e valorosi parlamentari, sarà attentamente esaminato dalla Commissione. Posso aggiungere che lo stesso Ministro guardasigilli ha assicurato la sua personale collaborazione per riordinare tutta la materia di ordine giuridico.

Occorre, però, tenere presente che il giorno che si dovettero unificare i vecchi regolamenti di polizia stradale e le norme sulla circolazione, che il giorno che si volle fare di questa materia difforme un tutto omogeneo e rispondente alle esigenze dei tempi, ebbero necessariamente a verificarsi delle discordanze e delle lacune; e, infatti, il Codice alcune ne presenta, che noi saremo lieti di colmare.

È stato osservato che il Codice si preoccupa di stabilire per ogni articolo una sanzione. Ricordo che quando si predispose il testo erano in contrasto due tendenze: una dei giuristi i quali si preoccupavano di avere raccolta, in un unico titolo, tutta la materia delle san-

zioni; un'altra, che chiamerei dei tecnici, che era ispirata alla preoccupazione di compilare una legge di facile ed immediata consultazione per i vigili dell'Azienda e degli altri Corpi armati, che avrebbero dovuto assicurare la disciplina sulle strade.

Prevalse la seconda tendenza.

Tanto l'uno che l'altro sistema presentano dei vantaggi e degli inconvenienti.

La questione sarà riesaminata dalla apposita Commissione.

Al di sopra, però, di questi o di altri inconvenienti, che non sono di carattere fondamentale, il Codice della strada va esaminato, ora, in blocco, nel suo spirito informatore.

Da questo punto di vista io credo di poter affermare che il Codice, da tutte le polemiche che si sono manifestate, da tutte le discussioni che si sono svolte, nei due rami del Parlamento, esce collaudato in modo vittorioso, perchè segna un grande passo avanti, nella complessa disciplina della circolazione e delle norme che regolano il rispetto di un vasto patrimonio, che è costato miliardi allo Stato, e del quale tutti dobbiamo essere gelosi custodi e valorizzatori. Il Codice della strada è stato anche' elogiato all'estero. Riviste tecniche e congressi lo hanno additato come una grande realizzazione.

Ed allora, se consideriamo tutto ciò, e guardiamo alla legge nella sua essenza; se teniamo conto delle sue finalità; se non dimentichiamo le innovazioni ed i progressi che consacra; dobbiamo essere paghi dei risultati raggiunti, tanto più che coi perfezionamenti suggeriti e con la eliminazione degli inconvenienti segnalati potremo avere un Codice in tutto degno del Regime e dell'Italia nuova. (*Approvazioni*).

Una delle osservazioni più salienti che ha fatto il relatore riguarda la materia delle concessioni. In questo campo effettivamente, volendo prendere alla lettera la legge, degli inconvenienti possono verificarsi. Il senatore De Vito ha prospettato che, nei riguardi di alcuni servizi pubblici attraversanti le strade, non può concepirsi la doppia figura giuridica del concedente, cioè di quello che ha dato la concessione del servizio, sia questi un elettrodotto o una ferrovia o tramvia o un cavo telefonico, e di quello che deve subire la servitù derivante

dalla concessione, e che pensi di voler dare a sua volta un'ulteriore concessione perchè l'attraversamento si compia. Effettivamente riconosco che questa materia va riveduta. Ne sono tanto convinto che ricordo al Senato che l'Azienda della strada ha impartito, subito dopo entrato in vigore il Codice, con apposita circolare, delle disposizioni intese a chiarire le finalità della legge.

Quelle disposizioni, però, se vogliono eliminare l'equivoco delle due concessioni, mirano anche a riaffermare la volontà precisa dell'Azienda di voler evitare che i concessionari considerino la strada, come hanno fatto sin'ora, come un'area pubblica, che per essere sottoposta a servitù, non meriti alcuna garanzia intesa a preservarla da danni ed a mantenerle la piena efficienza delle sue funzioni.

Io penso quindi che debba essere chiaramente modificata questa parte della legge in modo che non ci siano più dubbi: l'Azienda considera l'attraversamento di alcuni servizi pubblici come servitù, ma la servitù intende regolare, sia nei riguardi della pubblica incolumità, che nella difesa ed efficienza del patrimonio stradale. Non può per altro, come si vorrebbe, considerarsi allo stesso modo il problema degli attraversamenti da quello dell'impianto ed esercizio di un determinato servizio lungo le strade.

Quante volte la concessione riguardi la percorrenza di un determinato servizio lungo la strada, è evidente che la competenza ad accordarla è dell'Azienda.

Questa può anche non concederla se tecnicamente si presenti la possibilità di risolvere il problema, senza sacrificio o diminuita efficienza della strada, con il collocamento dei servizi in sede propria.

Questo il concetto che deve ispirarci nella revisione del Codice per questa importante materia.

Le osservazioni che sono state fatte in questo campo saranno attentamente esaminate; ma è tempo che si smetta dall'affermare, nonostante le norme e le circolari che l'Azienda della strada ha emanato, che questa crei difficoltà per lo sviluppo di determinati servizi pubblici. Chi sostiene ciò è bene che dalla mia bocca, nella solennità del Senato, senta ripetere che

lo Stato non può consentire che si continui ad equivocare.

Lo Stato si preoccupa innanzi tutto di evitare che le strade continuino ad essere quello che purtroppo sono state fino ad oggi.

Il relatore onorevole De Vito ha anche prospettato delle preoccupazioni nei riguardi delle distanze da mantenersi sulle strade, circa la identificazione degli abitati. Posso dirgli che nella legge che disciplina la viabilità minore è stato riesaminato il problema delle traverse interne. Con la traversa interna sarà precisato anche quello che dovrà considerarsi il limite dell'abitato.

È stata anche prospettata la convenienza che l'Azienda della strada cerchi di creare delle piste speciali per biciclette. Ciò sarebbe l'ideale. In qualche caso si è provveduto in questo senso, sia dalle Amministrazioni provinciali che dall'Azienda stradale. Possiamo essere tutti d'accordo nel desiderare che le strade siano costruite o sistemate in modo da avere una sezione per il traffico automobilistico, una per il traffico a trazione animale, un'altra per i pedoni ed un'altra ancora per le biciclette.

Bisognerebbe avere però molti quattrini, ciò che oggi non abbiamo.

È stata anche prospettata da alcuni organi interessati, e se ne è fatto eco anche l'onorevole De Vito, la convenienza di non creare limitazioni nei riguardi dei manubri per biciclette. Effettivamente il Codice della strada si è preoccupato di evitare che i manubri da corsa, imprimendo una maggiore velocità alle macchine, fossero motivo di frequenti investimenti.

Essendosi, però, potuto far distinzione fra manubrio da corsa, propriamente detto, e manubrio da pista, il Governo non ha difficoltà a rivedere questa parte del Codice, nel senso che possano essere riammessi liberamente alla circolazione le macchine aventi manubri da corsa, vietando però sulle strade pubbliche l'uso di biciclette che abbiano manubri da pista.

Il senatore De Vito ha anche accennato, e con lui qualche altro oratore, a quella parte del Codice che mira a disciplinare il traffico dei pedoni. In proposito devo dichiarare che questa materia è stata a suo tempo lungamente esaminata.

Si tratta di uno o due articoli, ma questi

sono stati fra quelli che hanno dato il maggior da fare alla Commissione.

Con il crescente sviluppo del traffico automobilistico, bisognava pur dare una disciplina al pedone, perchè in verità non tutti gli investimenti dei pedoni, da parte degli automobilisti, debbono attribuirsi a colpa di quest'ultimi; anzi si può dire che in molti casi gli investimenti derivano dalla noncuranza dei pedoni e dal modo anarchico con cui questi circolano sulle strade... quando è risaputo che le strade vanno diventando sempre più pericolose di quei passaggi a livello, di cui il Senato si è tanto occupato, e per cui il collega Ciano ha ieri interloquito in modo così brillante ed esauriente.

Per questa parte del Codice sono autorizzato a dichiarare che non si torna indietro. La norma di marcia del pedone a sinistra è quella che si presenta come la più pratica, in quanto tiene conto dello ostacolo che viene di fronte e che perciò può essere agevolmente visto ed evitato.

Il pedone deve abituarsi a camminare a sinistra, anche quando ciò non gli è imposto, perchè a questo modo si crea, con l'adottata mano a destra dei veicoli, una disciplina che naturalmente lo preserverà, per ogni via di città o di campagna, da qualsiasi investimento.

Il senatore De Vito propone, quando il marciapiede abbia una determinata larghezza, la doppia circolazione dei pedoni, e quindi, in questo caso, il « pedone a destra ».

Mi sembra che ciò non servirebbe ad altro che a confondere le idee; proprio quando è più che mai necessario che siano semplici e chiare nella mente di tutti coloro che circolano per le strade. Non si può dire: pedoni a sinistra in questo caso, pedoni a destra in quest'altro!

D'altra parte, se si dovesse adottare ciò che desidera l'onorevole De Vito, le amministrazioni comunali si vedrebbero costrette ad aumentare i vigili in tutte le strade, perchè i vigili, che badano alla circolazione dei veicoli, non potrebbero anche regolare la circolazione dei pedoni sui marciapiedi, nel doppio senso.

Comunque, ripeto, in questa materia sono autorizzato a dire che non si torna indietro.

È stato anche richiesto che si adotti per le automobili il collaudo per serie anzichè per macchina. D'accordo con il collega Ciano posso senz'altro dichiarare che questo voto trova favorevole il Governo e che se ne terrà conto nella revisione del Codice.

Circa la convenienza di fissare la guida a destra ovvero a sinistra nelle macchine, posso dichiarare, di concerto con il collega Ciano, che il Governo ritiene che la cosa migliore sia di lasciare libere le case di costruire macchine con guida a destra ed a sinistra, perchè entrambi i sistemi hanno i loro vantaggi ed i loro inconvenienti; la guida a destra è la migliore fuori degli abitati perchè controlla meglio il ciglio delle strade; la guida a sinistra è invece più conveniente nelle città specie se con strade strette, dando la possibilità di mantenere la dovuta distanza dalle colonne di macchine che si incontrano.

Comunque non è il caso di disciplinare questa materia, tanto più che in Italia si costruiscono ottime macchine con guida a destra ed ottime macchine con guida a sinistra. Per quanto riguarda i pneumatici e le gomme piene è stata prospettata la convenienza, stante l'obbligo per il 1º maggio di sostituire le gomme piene con altrettanti pneumatici, di concedere una congrua proroga.

Posso annunciare che per iniziativa del collega delle comunicazioni è in corso un provvedimento di legge secondo il quale rimane ferma agli effetti della sostituzione la data del 1º maggio soltanto per le nuove macchine, che entrano in circolazione.

Per quelle invece che sono già fornite di gomme piene e che a vuoto non sviluppano una velocità maggiore ai 30 chilometri, è consentita una proroga fino al 31 dicembre del 1931; ciò in considerazione delle ingenti scorte di gomme piene che sono ancora nelle fabbriche.

Un'altra questione, che ha appassionato molto il Reale Automobile Club d'Italia, e della quale si sono fatti eco alla Camera e al Senato vari oratori, è quella della doppia immatricolazione delle macchine. La Commissione a suo tempo tentò di evitarla, rendendosi conto che la doppia immatricolazione portava degli inconvenienti; ragioni però di ordine politico consigliarono a non modificare la procedura in vigore.

Penso, per altro, che qualche cosa per snellire la procedura e per evitare gli inconvenienti lamentati si possa fare. Si potrebbe lasciare la immatricolazione al Reale Automobil Club, ma questa dovrebbe avvenire solo dopo il *nulla osta* dell'autorità politica.

È stato richiesto un maggior rigore nel rilascio e nel rinnovo delle patenti. Il ministro delle comunicazioni ha dichiarato l'altro giorno al Senato che è convinto di questa necessità. Senza voler ora precisare in che modo si potrà effettuare questo maggior rigore, basterà confermare che il Governo, in rapporto allo sviluppo dell'automobilismo, non mancherà di adottare i dovuti provvedimenti per assicurare che le macchine siano condotte da coloro che sanno guidarle, e che sono sempre padroni di se stessi.

È stato anche chiesto che si standardizzi il tipo delle vetture da piazza. Vi sono degli inconvenienti e dei vantaggi.

Indiscutibilmente il tipo unico delle vetture da piazza è consigliabile agli effetti della fabbricazione, ma impedirebbe il commercio delle macchine usate che pure rappresenta un mercato notevole. Si vedrà di trovare qualche cosa che cerchi di raggiungere questa finalità, senza precludere la possibilità di mettere in circolazione anche macchine usate che si avvicinino al tipo della macchina da piazza.

Un'altra questione sollevata è quella della velocità; se cioè non convenga ritornare ai vecchi regolamenti che facevano obbligo negli abitati di andare a 10, 15 e 20 chilometri all'ora, secondo le ordinanze dell'autorità comunale, e non segnavano limitazioni sulle strade di campagna.

Il motivo per cui s'innovò questa materia fu un solo: cioè la difficoltà a disciplinarla con norme assolute e la necessità di eliminare degli ostacoli allo sviluppo dell'automobilismo derivanti dalle ordinanze dell'autorità locali.

Non so, per altro, se sia logico imporre una velocità a 15 chilometri all'ora anche negli spaziosi viali delle grandi città e viceversa lasciare una velocità sconfinata fuori dell'abitato, su strade dove magari si svolgono attività e forme di traffico più intense e pericolose di quelli urbani, oppure se non convenga effettivamente lasciare, come oggi il Codice contempla, al senso di responsabilità del conducente, di regolare la velocità della macchina

in rapporto agli ostacoli ed alle caratteristiche della strada che deve percorrere.

Questa formula presenta anche degli inconvenienti, ma credo sia la cosa migliore lasciarla così; perchè altrimenti gli inconvenienti aumentano anzichè diminuire.

Al senatore Nuvoloni che ha prospettato i gravi disagi derivanti al traffico dai passaggi al livello, ricorderò che da parte dell'Azienda della strada, fino ad oggi, sono in corso lavori per l'abolizione di 59 passaggi a livello, con la costruzione o di cavalcavia o di sotto passaggi o di varianti. Però l'Azienda, che in un primo tempo, si è preoccupata di voler affrontare contemporaneamente tutti i lavori necessari, sui vari tronchi stradali, sia di pavimentazione, che di rettifiche, di varianti, ecc., preoccupata successivamente di voler combattere, innanzi tutto, la polvere ed il fango, ha creduto opportuno, nella ulteriore sua attività, in rapporto anche alle possibilità finanziarie, ridurre il numero delle varianti ed anche delle abolizioni dei passaggi a livello allo strettamente necessario, per attendervi in un secondo tempo; per dare invece prememente sviluppo alle sistemazioni stradali permanenti o semipermanenti.

Da parte dei senatori Giampietro e Longhi sono stati prospettati, in modo notevole, quelli che sono gli inconvenienti di ordine giuridico a cui ho già accennato. Io non ho che a ripetere ciò che ho detto poc'anzi; tutta questa materia sarà rivista attentamente e sarà tenuto il massimo conto delle osservazioni dei senatori Longhi e Giampietro.

Il senatore Longhi ha inoltre prospettato la convenienza della assicurazione obbligatoria. Questa materia è stata largamente trattata poi da altri oratori. Il senatore Pavia si è dimostrato di avviso contrario a quello del senatore Longhi; lo stesso presidente del Reale Automobile Club d'Italia senatore Crespi, ha prospettato i suoi dubbi; e, infine, lo stesso relatore è stato molto perplesso nell'esprimere il suo pensiero preciso in questa materia.

È evidente che l'assicurazione rappresenta uno dei mezzi migliori per risolvere il problema del risarcimento dei danni verso terzi, ma presuppone per non diventare gravosa uno sviluppo maggiore dell'automobilismo.

Adesso sembra non opportuno creare un carico o un tributo qualunque che venga a gravare sul costo delle macchine. Certo il problema sarà attentamente esaminato, in rapporto a quello che vi è già nella legislazione straniera ed alla larga messe di studi che è stata fatta in proposito, anche in Italia. Assicuro il senatore Longhi che il Governo, in linea di massima, è favorevole alla assicurazione. Si riserva solo di studiare il modo per non renderla gravosa e di scegliere il momento più idoneo per applicarla.

Il senatore Valenzani si è preoccupato della circolazione delle macchine agricole. Il senatore Valenzani sa che in questo campo, pur essendo stata prevista una determinata disciplina da parte dell'Azienda, non si è mancato di superare gli inconvenienti che potevano derivare dall'applicazione rigida della legge, consentendo che le macchine, con determinati requisiti, possano attraversare le strade statali pavimentate. Ma voler ritornare all'assoluta libertà nella circolazione delle trattrici, o, in genere, delle macchine agricole, mi sembra assai pericoloso, in un momento in cui lo Stato ha impegnato centinaia di milioni per la pavimentazione stradale, e quando non può dire di aver fatta completa esperienza anche in questa materia.

Io sono per il mantenimento della disciplina imposta, sia pure ridotta allo stretto indispensabile.

Il senatore Tassoni si è preoccupato del numero delle contravvenzioni elevate sulle strade nel 1929. Il numero è di 480,000. Egli ha parlato di caccia alle contravvenzioni, caccia giustificata da una preoccupazione di lucro da parte dell'agente. Io ricorderò al Senato che questo Codice ha eliminato proprio lo sconcio della caccia alle contravvenzioni e l'ha eliminato in un modo molto semplice: abolendo il contributo che spettava all'agente per ogni contravvenzione contestata.

In rapporto al numero elevato delle contravvenzioni farò presente al senatore Tassoni che delle 480,000 contravvenzioni elevate, soltanto 174,000 sono state contestate dalla Milizia della strada, e di queste soltanto 30,893 riguardano gli automobilisti. Non c'è, dunque, la caccia all'automobilista, e lo dimostrano queste cifre. È pertanto evidente, per

quanto riguarda la Milizia stradale, e potrei aggiungere per tutti i militi, preposti ai servizi di vigilanza sulla circolazione, che la caccia all'automobilista non c'è. Il resto delle contravvenzioni riguarda i veicoli.

Aggiungerò che le contravvenzioni contestate in febbraio agli automobilisti sono discese a 1858: una cifra insignificante! Invece è quasi rimasto invariato il numero delle contravvenzioni elevate a carico dei veicoli a trazione animale. Ciò dimostra che gli automobilisti hanno sentito più di tutti la necessità della disciplina sulle strade, e che la Milizia stradale trova i maggiori ostacoli proprio nei conducenti i veicoli a trazione animale.

Comunque, è bene non dimenticare che in questo campo si sono fatti dei grandi passi avanti, e perciò io non ho da ammonire, come mi si è chiesto, ma da elogiare, come capo dell'Amministrazione, l'opera della Milizia della strada.

Questa, con poche unità (non arriviamo a 400 uomini tra ufficiali e militi, mentre all'estero si parla di migliaia di persone) con forze così modeste, rende veramente dei grandi servizi al Paese. E se il numero delle contravvenzioni, per quanto riguarda la trazione animale, rimane ancora invariato, nei rispetti dell'anno scorso, dobbiamo ricordare che cosa era la circolazione sulle strade qualche anno fa. Potremmo correre col pensiero in luoghi molto vicini a noi: ai Castelli Romani. Oggi, sulla Tuscolana o sull'Appia Nuova, non si cammina in modo perfetto, ma è evidente che gli inconvenienti che prima si lamentavano sono ridotti assai. Anche i carrettieri che prima si consideravano i padroni della strada, finiscono, sia pure a denti stretti, coll'adattarsi a questa dura ma necessaria disciplina.

Nel rivolgere un elogio alla Milizia della strada, intendo elogiare anche l'opera dell'Azienda, attraverso i suoi funzionari tecnici ed amministrativi. Si deve all'Azienda della strada ed alla Milizia stradale se oggi le strade sono qualcosa di diverso da ciò che erano ieri; anche se non abbiamo raggiunto ancora quella perfezione, che è nei nostri voti, alla quale tendiamo, ma che non si conquista, con le facili critiche, ma con la tenacia, l'esperienza e gli ingenti capitali.

Il senatore Crespi ha ricordato in questa sede le benemeritenze del Reale Automobile Club

d'Italia, e ci ha portato qui delle statistiche interessanti nei riguardi dello sviluppo dell'automobilismo in Italia. Io non ho che da associarmi di vero cuore al compiacimento rivolto a quell'Ente.

I servizi che il Reale Automobile Club d'Italia rende sono conosciuti. Il senatore Crespi, passando poi dall'automobilismo ad una materia non strettamente affine all'attività del R.A.C.I. e cioè agli elettrodotti, si è voluto far portavoce delle stesse preoccupazioni, di ordine giuridico, sollevate da altri oratori, nei riguardi degli attraversamenti stradali.

Credo che nell'interesse dei soci dell'Automobile Club, così degnamente presieduto dal senatore Crespi, per l'incolumità di quanti si servono della strada, nonchè per la sua efficienza tecnica, sarà bene che le strade abbiano il minor numero di servitù. Comunque, una regolazione di tali servitù non può tradursi che in un beneficio per le strade e gli automobilisti.

Il senatore Crespi non può quindi non approvare i concetti che io ho esposto, più innanzi, in materia di attraversamenti.

Il senatore Crespi ha avanzato anche delle preoccupazioni circa l'alberatura delle strade: noi abbiamo detto: «alberate», abbiamo fatto raccomandazioni alla province e ai comuni, ma non abbiamo detto alberate sempre e in tutti i casi. D'altronde, che la mancanza di alberatura costituisca un inconveniente, il senatore Crespi, che è autorevole membro del Consiglio di amministrazione dell'Azienda della strada, sa bene, e sa altresì che l'Azienda ha disciplinato questa materia, nel senso di raggiungere la finalità di alberare le strade, ma anche di evitare che l'alberatura vada a detrimento della larghezza della strada, giacchè essa viene eseguita generalmente lungo il ciglio dei fossi. Non vorrei che le preoccupazioni manifestate affievolissero lo slancio veramente notevole, che da parte di amministrazioni comunali e provinciali si è risvegliato in questi ultimi tempi: quando noi pensiamo al Mezzogiorno, dove il sole in alcuni mesi dell'anno rende impraticabili le strade, perchè c'è da morire arrostiti, scorgiamo subito il beneficio che può derivare dalla alberatura delle strade, fatta in larga misura, quante volte venga effettuata in modo intelligente.

L'onorevole senatore Crespi, nel momento

stesso in cui affacciava i suoi dubbi sull'ulteriore utilità dello sviluppo delle autostrade, raccomandava che tutte le possibilità finanziarie siano concentrate nel migliorare le sedi stradali.

Il senatore Crespi sa che questa è la nostra norma; sa anche che la nostra preoccupazione quotidiana, al di sopra delle critiche degli incompetenti o dei superficiali, è quella di fare in modo che le strade possano rispondere, sotto tutti i punti di vista, alle esigenze del traffico e alle aspettative del Paese, ed anzitutto possano corrispondere a quella visione del problema, che ha avuto il Capo del Governo, nel momento in cui ha istituito l'Azienda della strada.

Il senatore Diena si è occupato dell'articolo 122.

Questo articolo è passato al vaglio di valorosi funzionari del Ministero di grazia e giustizia ed è stato esaminato personalmente dal ministro guardasigilli. Non è certo la formula perfetta; però se essa non dice completamente quello che noi si proponevano che dicesse, per scindere quanto più è possibile la responsabilità del conducente da quella del proprietario, non si mancherà di ricercare una dizione migliore, con la collaborazione del ministro guardasigilli.

Onorevoli senatori, dopo avere esaminato punto per punto quelle che sono state le osservazioni più importanti fatte al Codice della strada, nei due rami del Parlamento, io non posso che ricordare al Senato che, in fondo, il Governo non aveva, nel momento in cui compilava il testo, che una sola preoccupazione: dare al Paese una legge lungamente attesa tale da fronteggiare le esigenze del traffico.

Non abbiamo pensato, nè ci siamo illusi di fare opera perfetta: credo però che dopo un anno dalla sua entrata in vigore e dopo l'ampio dibattito che si è svolto, non sia oramai più difficile migliorare notevolmente la legge stessa, sì da renderla veramente organica, innovatrice e rispondente alle esigenze del Paese.

Credo anche che tutti saremo concordi nel ritenere che una preoccupazione deve prevalere su tutte le altre: instaurare sempre più nella Nazione il senso del rispetto del patrimonio stradale e la più assoluta disciplina della circolazione.

L'Italia, con l'impostazione organica che è stata data dal Regime al problema stradale, può e deve riconquistare quello che fu un suo primato.

Se l'Italia, dopo anni di abbandono, è arrivata tardi alla sistemazione ed alla disciplina della viabilità, se alcune Nazioni ci hanno preceduto, noi però abbiamo la coscienza di trovarci oramai sulla strada buona, su quella strada che ci consentirà fra non molto di poter non sfigurare nel confronto con altre Nazioni.

Ci sono alcune nostre sistemazioni stradali, e l'onorevole Nuvoloni ha voluto ricordare quelle della Riviera Ligure, che non hanno proprio nulla da invidiare a quelle delle strade francesi. Posso affermare per altro che quel tratto di sistemazione stradale, se rappresenta il tratto oggetto di maggiori cure, perchè serve una zona turistica ed economica di grande importanza e perchè costituisce un'arteria di confine, se quella sistemazione rappresenta il fior fiore delle sistemazioni stradali, non costituisce però l'unico titolo di benemeranza del Regime in materia stradale, perchè noi, raffinando la nostra esperienza, potenziando sempre più e meglio la nostra attrezzatura, abbiamo la coscienza che, fra alcuni anni, potremo avere una rete stradale perfettamente in ordine, degna non soltanto del nostro passato, ma ancor più degna del nostro avvenire. (*Vivi applausi; molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge. Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto 2 dicembre 1928, n. 3179, contenente norme per la tutela delle strade e per la circolazione.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare, emendare e completare le norme del presente decreto-legge, tenuto conto dei voti delle Commissioni parlamentari e delle discussioni seguite alla Camera ed al Senato, e udita una Commissione di cinque senatori e cinque deputati, da nominarsi dai presidenti delle rispettive assemblee.

(Approvato).

ALLEGATO.

Decreto Reale 2 dicembre 1928, n. 3179, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 15 del 18 gennaio 1929.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto l'art. 3, n. 2, della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Considerata la necessità urgente ed assoluta di modificare e di coordinare nell'interesse della pubblica incolumità le norme attualmente vigenti sulla polizia stradale, sulla circolazione nonché quelle sui veicoli a trazione meccanica e sui relativi conducenti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per le comunicazioni, di concerto col Capo del Governo, ministro segretario di Stato per l'interno, per gli affari esteri, per la guerra, per la marina, per l'aeronautica, col ministro per la giustizia e gli affari di culto, col ministro per le finanze e col ministro per l'economia nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

TITOLO I.

DELLA TUTELA DELLE STRADE
ED AREE PUBBLICHE

CAPO I.

DIVIETI

Art. 1.

È vietato a chiunque di:

1° far cosa che rechi danno alla strada ed alle opere e piantagioni che appartengono alla strada stessa, alterarne la forma ed invaderne il suolo;

2° danneggiare le pietre ed i cartelli indicatori e le colonne miliari o chilometriche;

3° impedire il libero scolo delle acque nei

fossi laterali delle strade e stabilirvi maceratoi di canapa e di lino;

4° impedire il libero deflusso delle acque che si scaricano dalle strade sui terreni più bassi;

5° condurre a pascolare bestiame di qualunque sorta lungo i cigli, le scarpe e i fossi stradali;

6° fare scendere il bestiame sulla scarpa della strada per abbeverarlo in fossi o canali laterali. Quando occorra, saranno praticati gli opportuni abbeveratoi a carico di chi di ragione, sotto le norme da prescriversi dall'autorità competente;

7° condurre a strascico sulle strade legnami di qualunque sorta e dimensioni, ancorchè in parte sieno sostenuti da ruote;

8° usare delle treggie, salvo in quanto servano al solo trasporto degli strumenti aratori;

9° usare delle slitte quando le strade non siano coperte di ghiaccio o di neve;

10° aprire canali, fossi o fare qualunque escavazione nei terreni laterali a distanza minore della loro profondità, partendo dal confine della strada (ciglio della strada, ciglio esterno del fosso, ove esiste, piede della scarpata se la strada è in rilevato, o ciglio della scarpata se la strada è in trincea).

Tale distanza non può essere minore di tre metri, quantunque l'escavazione del terreno sia meno profonda;

11° costruire case, altre fabbriche o muri di cinta lungo le strade fuori degli abitati, a distanza minore di tre metri dal confine della strada;

12° costruire fornaci, fucine o fonderie a distanza minore di 50 metri dal ciglio delle strade esterne agli abitati;

13° piantare alberi e siepi lateralmente alle strade esterne degli abitati, a distanza minore delle seguenti:

a) per gli alberi, metri tre misurati dal confine della strada;

b) per le siepi, tenute all'altezza non maggiore di un metro sul terreno, centimetri cinquanta misurati dal confine della strada.

In ogni caso la distanza non può essere mai minore di un metro misurata dal ciglio della strada;

c) per le siepi di maggiore altezza la

distanza sarà di metri 2.50 misurati dal ciglio esterno del fosso oppure dal piede della scarpa se la strada è in rilevato ed in ogni caso non minore di tre metri dal ciglio della strada.

I limiti di distanza di cui ai numeri 10, 11 e 12 potranno essere ridotti in rapporto a strade e tratti di strada che abbiano andamento altimetrico o planimetrico particolarmente accidentato.

Il provvedimento è disposto su richiesta degli interessati dal Capo del Compartimento per la viabilità, per le strade statali, o dall'ingegnere capo del Genio civile, per le altre strade.

Per le piantagioni presso le città o comuni ad uso di pubblico passeggio, le distanze debbono essere stabilite in conformità dei piani approvati dall'autorità competente.

È in ogni caso vietato di eseguire costruzioni o piantagioni, sia pure osservando le distanze indicate nelle precedenti disposizioni, quando si tratti di costruzioni o piantagioni in corrispondenza delle curve stradali di raggio inferiore a 100 metri, di incroci, biforcazioni, e ogni qualvolta sia riconosciuto, a giudizio insindacabile delle competenti autorità, che tali costruzioni o piantagioni possano ostacolare o ridurre il campo visivo che sarà ritenuto necessario a salvaguardare l'incolumità della circolazione nel tratto pericoloso.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cento a lire tremila.

CAPO II.

ATTI PEI QUALI OCCORRE LA PREVENTIVA LICENZA O CONCESSIONE.

Art. 2.

Opere e depositi sulle strade.

Nessuno può, senza mandato o licenza dell'autorità competente, fare opere o depositi anche temporanei sulle strade.

Oltre l'osservanza delle condizioni speciali espresse nella licenza, il detentore di essa è sempre obbligato a disporre le opere ed i mate-

riali e ad usare le opportune cautele in modo da mantenere libera la circolazione e sicuro il passaggio; e, particolarmente deve, durante la notte, apporre gli opportuni ripari e mantenere accesi i lumi che possano, a conveniente distanza, avvertire dei lavori o scavi intrapresi, o dei materiali, palchi e steccati, che, comunque, occupassero qualunque porzione della pubblica via.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cento a lire tremila.

Qualora la contravvenzione sia stata commessa nonostante la diffida dell'autorità amministrativa, l'ammenda è da lire cinquecento a lire cinquemila.

Art. 3.

Scarico nei fossi.

È proibito di scaricare nei fossi delle strade e di condurre in essi acque di qualunque natura, salvi i diritti acquisiti debitamente giustificati e salve le regolari concessioni della competente autorità.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cento a lire cinquecento.

Art. 4.

Diramazioni e accessi.

Non può essere stabilita una diramazione dalla strada, nè un accesso da questa ai fondi e fabbricati laterali, senza averne previamente riportata licenza dalla competente autorità.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire trecento a lire duemila.

Chi ha ottenuto la predetta licenza deve uniformarsi alle prescrizioni in essa contenute, ed in ogni caso è sempre tenuto a formare e mantenere gli opportuni ponti sui fossi laterali, senza alterare la sezione della strada, nè il suo piano viabile.

Le nuove diramazioni devono, per un tratto di almeno trenta metri, essere costruite con materiale di buona consistenza e sempre mantenute senza fango.

CAPO III.

DELLE LICENZE E CONCESSIONI E DELLE AUTORITÀ ALLE QUALI SPETTA DI ACCORDARLE.

Art. 5.

Licenze.

La licenza per gli atti indicati nel precedente Capo e quella per la costruzione di abbeveratoi è data dal Capo del compartimento per la viabilità se si tratti di strade statali anche quando attraversino l'abitato, e dall'ente cui le strade appartengono in ogni altro caso.

Art. 6.

Concessioni.

La concessione per condurre le acque dei privati nei fossi delle strade statali, per attraversare ed occupare le strade medesime, o tratti di esse scorrenti nell'interno degli abitati, con corsi di acqua, ferrovie, tramvie, fili, cavi telefonici ed elettrici, condutture d'acqua potabile, impianti e serbatoi di benzina o con altri eventuali mezzi che possano menomare la buona conservazione delle strade o intralciare la circolazione, sono di competenza del ministro, presidente dell'Azienda autonoma statale della strada.

Nessuna concessione che implichi facoltà per i terzi di occupare anche provvisoriamente in tutto od in parte una strada statale o le sue pertinenze, può essere data dalle Amministrazioni dello Stato interessate senza che sia intervenuto il preventivo consenso del ministro presidente dell'Azienda autonoma statale della strada il quale potrà darlo sotto l'osservanza delle condizioni prevedute dal successivo art. 8.

Le suddette concessioni quando non riguardino strade statali sono di competenza degli enti ai quali le strade appartengono.

Art. 7.

Domande di licenze o concessioni.

Le domande dirette a conseguire licenze o concessioni di polizia stradale interessanti

strade statali sono presentate al capo del Compartimento per la viabilità, il quale provvede direttamente nei casi di sua competenza, o rimette gli atti al ministro presidente dell'Azienda autonoma statale della strada, col suo parere, nei casi di competenza di quest'ultimo.

Le domande rivolte a conseguire licenze o concessioni interessanti strade non statali sono presentate al capo della Amministrazione dell'ente cui la strada appartiene.

In ogni caso le domande debbono essere corredate dai disegni necessari e devono contenere la dichiarazione che qualora occorresse una visita sul luogo la spesa sarà sostenuta dal richiedente, previo deposito della somma che verrà fissata.

Art. 8.

Condizioni delle licenze e delle concessioni.

Nell'atto che contiene la licenza o la concessione sono fissate le condizioni e le norme alle quali s'intendono subordinate; sono inoltre stabiliti la somma dovuta per l'occupazione e per l'uso concesso, l'annuo canone ed il termine della loro durata.

S'intendono in tutti i casi accordate:

- a) senza pregiudizio dei diritti dei terzi;
- b) con l'obbligo del concessionario di riparare tutti i danni derivanti dalle opere o dai depositi permessi;
- c) colla facoltà all'Amministrazione competente d'imporre determinate condizioni.

Nello stabilire la misura delle somme dovute si avrà riguardo alle soggezioni che derivano per la strada, al valore economico della concessione o della licenza, al vantaggio che il concessionario ne ricava.

L'autorità concedente ha facoltà di introdurre nell'atto di concessione o di licenza norme per la revisione del canone.

La durata delle concessioni e delle licenze sarà determinata con criterio discrezionale dall'autorità concedente; non potrà tuttavia eccedere gli anni ventinove.

Le licenze e le concessioni sono rinnovabili alla scadenza e revocabili in qualunque momento a giudizio insindacabile dell'autorità concedente.

Art. 9.

Forma delle concessioni e licenze.

Le concessioni e licenze sono date per decreto dall'autorità competente.

Per le concessioni indicate nell'art. 6 e per le diramazioni di cui all'art. 4 si può richiedere che risultino da atto pubblico e che venga garantito con cauzione l'adempimento delle condizioni imposte.

Art. 10.

Presentazione della licenza.

Chi ha ottenuto la licenza o la concessione deve presentarla sul luogo del lavoro o del deposito, ad ogni richiesta degli agenti incaricati della esecuzione del presente decreto. Il contravventore è punito con l'ammenda fino a lire duecento.

Gli agenti possono procedere al sequestro degli oggetti che costituiscono il corpo del reato.

Deve inoltre essere intimato ai contravventori di desistere dalle opere e dai lavori in corso. Qualora essi non vi ottemperino, gli agenti devono impedire con la forza la prosecuzione delle opere e dei lavori in corso.

CAPO IV.

DOVERI DEI POSSESSORI DEI CANALI
E DEI FONDI LATERALI ALLE STRADE
- DOVERI DEI CONCESSIONARI.

Art. 11.

Canali artificiali.

I proprietari e gli utenti di canali artificiali esistenti lateralmente od in contatto alle strade sono obbligati ad impedire la espansione delle acque sulle strade medesime ed ogni guasto al corpo stradale e sue pertinenze.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cento a lire duemila.

Art. 12.

Manutenzione delle ripe.

Debbono i proprietari mantenere le ripe dei fondi laterali alla strada in istato tale da impedire lo scoscendimento del terreno, od ingombro del fosso o del piano viabile.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire duecento.

Art. 13.

Irrigazione dei terreni adiacenti alle strade.

L'irrigazione dei terreni laterali alle strade deve essere regolata in modo che non derivi alcun danno alle medesime, provvedendosi secondo il bisogno.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire duecento.

Art. 14.

Siepi e piantagioni - Visibilità.

I proprietari sono obbligati a tenere regolate le siepi vive in modo da non restringere o danneggiare la strada, ed a far tagliare i rami delle piante che si protendano oltre il ciglio stradale.

Quando non operino questo taglio entro il termine assegnato loro da un avviso del capo Compartimento per la viabilità, se trattisi di strade statali, o dagli enti ai quali le strade appartengono, potranno le autorità suddette ordinare che siano recisi a loro spese i rami sporgenti.

Dove già esistono piantagioni capaci di determinare pericolo per l'incolumità della circolazione, prevedute dal penultimo capoverso dell'art. 1, il capo del Compartimento per la viabilità, se trattisi di strade statali, e gli enti cui le strade appartengono negli altri casi, hanno facoltà di ordinare la potatura, il diradamento od anche la rimozione delle piantagioni allo scopo di assicurare la visibilità, salvo il pagamento dell'indennità dovuta, l'ammontare della quale sarà comunicato coll'ordinanza di cui sopra, che conterrà anche l'indicazione del termine per l'adempimento. Scaduto il termine, in caso di inadempienza

il lavoro sarà eseguito a cura diretta delle autorità di cui sopra, e l'ammontare della spesa andrà in detrazione dell'indennità offerta.

Tutte le controversie, non escluse quelle relative alla misura dell'indennità, sono di competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria; ma l'esercizio dell'azione civile non arresta la eseguibilità dell'ordinanza da parte dell'Amministrazione.

Art. 15.

Fabbricati e muri.

I fabbricati e i muri di qualunque genere fronteggianti le strade devono essere conservati in modo da non compromettere l'incolumità pubblica.

Se il proprietario a ciò non provvede, nonostante diffida, ed i fabbricati minacciano rovina, il prefetto, sentito l'ufficio compartimentale per la viabilità se si tratti di strade statali e l'ufficio del Genio civile in ogni altro caso, può ordinarne la demolizione a spese dello stesso proprietario, salvo i provvedimenti che nei casi di urgenza il podestà è autorizzato ad adottare a tutela della pubblica incolumità.

Art. 16.

Obblighi dei concessionari.

Chi abbia od acquisti il diritto di condurre acque nei fossi delle strade statali è tenuto a provvedere alla conservazione del fosso.

Chi abbia od acquisti il diritto di attraversare le strade con corsi d'acqua, con ferrovie o tramvie o comunque ad occuparle con acquedotti, serbatoi di benzina, impianti elettrici o di qualsiasi altra specie, è obbligato a costruire e mantenere i ponti e le altre opere necessarie per il passaggio e la condotta delle acque, i manufatti e le altre opere d'arte che sono o si rendano necessarie per l'esercizio della concessione o per ovviare ai danni che dalla medesima possono derivare alla strada.

Le relative opere si costruiscono secondo le norme da prescriversi dall'Azienda autonoma statale della strada e sotto la sorveglianza del competente Compartimento per la viabilità qua-

lora interessino strade statali; se interessino strade non statali si costruiscono secondo le norme da emanarsi a cura dell'ente cui appartengono.

Art. 17.

Manufatti su canali artificiali.

I manufatti di qualsiasi specie esistenti sopra canali artificiali sono mantenuti e rifatti dai proprietari e dagli utenti di questi, a meno che non ne provino la preesistenza alle strade, od abbiano titolo o possesso in contrario.

I manufatti in legname esistenti sui canali artificiali, che attraversano una strada, devono nel caso di ricostruzione, venire rifatti, con strutture murarie o in ferro o murarie miste con ferro. Sono eccettuate da questa disposizione le località soggette a servitù militare, per le quali si credesse di provvedere diversamente.

La ricostruzione dei manufatti in legname con le strutture sopra indicate è obbligatoria da parte dei proprietari od utenti delle acque, che dovranno provvedervi, a propria cura ed a proprie spese, ogni qualvolta occorra lo spostamento o l'allargamento di strade attraversate da canali artificiali.

È altresì a loro carico la successiva manutenzione dei manufatti ricostruiti.

La ricostruzione o l'ampliamento di manufatti degli altri tipi sovraindicati sono a carico dell'ente cui appartiene la strada, ferma restando a carico dei proprietari, possessori od utenti delle acque la successiva manutenzione di essi.

Art. 18.

Opere di sostegno.

La costruzione e riparazione delle opere di sostegno lungo le strade, qualora esse servano unicamente a difendere e sostenere i fondi adiacenti, sta a carico dei possessori dei fondi stessi; se poi esse abbiano per oggetto la stabilità o conservazione delle strade, la costruzione o riparazione sta a carico dell'ente cui la strada appartiene.

La spesa si divide in ragione dell'interesse quando l'opera abbia scopo promiscuo.

Art. 19.

Esecuzione d'ufficio.

Nei casi in cui è prevista l'esecuzione d'ufficio, il prefetto, sentito il capo Compartimento per la viabilità se trattasi di strade statali o l'ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile in ogni altro caso, e sentito, se lo crede opportuno, il contravventore, ordina con suo decreto la riduzione delle cose al pristino stato, e adotta tutti gli altri provvedimenti necessari per la esecuzione del presente decreto, determinando le opere da eseguirsi.

Nel decreto del prefetto deve essere fissato il termine entro il quale, dalla fatta intimazione, il contravventore debba eseguirne le disposizioni, coll'avvertenza che, in mancanza, si farà luogo all'esecuzione d'ufficio a sue spese.

La esecuzione d'ufficio può essere ordinata immediatamente e senza bisogno di diffida al contravventore nei casi di urgenza o se il contravventore non sia conosciuto.

Gli uffici tecnici competenti sorvegliano per la buona esecuzione dei lavori decretati, ancorchè si eseguiscano dal contravventore o dal possessore dei fondi, canali ecc.

La esecuzione d'ufficio è fatta dall'ufficio competente, secondo le disposizioni in vigore, e, per tutti gli effetti di legge, è intimata al contravventore copia del verbale dell'avvenuta esecuzione e del decreto che la ordinava, se non gli fosse stato prima intimato.

Il funzionario od agente incaricato dell'esecuzione del decreto, nel caso di resistenza, può richiedere l'aiuto della pubblica forza.

Il prefetto, sentito il trasgressore per mezzo del podestà del suo domicilio, provvedere al rimborso a di lui carico delle spese occorse per gli atti o per la esecuzione d'ufficio, rendendone esecutoria la nota e facendone riscuotere l'importo nelle forme e con i privilegi delle pubbliche imposte.

Le attribuzioni del presente articolo sono esercitate dal podestà quando si tratti di strade nell'interno dell'abitato, purchè non statali.

Art. 20.

Rimozione di alberi e ramaglie.

Quando per effetto di intemperie o per qualsiasi altra ragione venissero a cadere sul

piano stradale alberi piantati nei terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve spazio di tempo possibile.

Qualora non vi provveda subito, la rimozione sarà eseguita d'ufficio a carico del proprietario inadempiente.

Art. 21.

Determinazione di distanze per ragione d'incolumità.

Pei tiri al bersaglio, opifici e depositi di materiale esplosivo e stabilimenti che interessano comunque la sicurezza e la salute pubblica, la distanza dalle strade è fissata, caso per caso, dal prefetto in base alle relative disposizioni di legge.

TITOLO II.

NORME PER LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DEGLI ANIMALI E DEI PEDONI

CAPO I.

NORME GENERALI

Art. 22.

Libertà di circolazione.

La circolazione sulle strade di uso pubblico e sulle aree ad esse equiparate è libera, salva l'osservanza delle disposizioni contenute nel presente decreto e nei regolamenti che i comuni sono autorizzati ad emanare.

Per la circolazione sulle autostrade possono essere emanate speciali norme con Regio decreto su proposta dei ministri per i lavori pubblici e per le comunicazioni.

Per gravi motivi di sicurezza pubblica e per la tutela del patrimonio stradale il prefetto ha facoltà di sospendere temporaneamente sulle strade o su determinati tratti di esse la circolazione di ogni genere.

Per esigenze di incolumità pubblica, o per la tutela dell'integrità del patrimonio stradale

del comune e di quella delle strade vicinali di uso pubblico, anche il podestà può emanare simili disposizioni e limitare la circolazione di tutti i veicoli o di determinate categorie di essi, avvertendone immediatamente il pubblico mediante l'apposizione dei cartelli indicatori di cui all'art. 26 del presente decreto o riferendone al prefetto, il quale, su ricorso degli interessati od anche d'ufficio, può revocare la sospensione.

Art. 23.

Fermate ed ingombri sul suolo stradale.

Nessuno può recare in qualsiasi modo impedimento alla libera circolazione ed alla materiale sicurezza del transito.

È vietato far sostare veicoli, cavalli od altri animali, senza giustificato motivo ed oltre il tempo strettamente occorrente, tranne che negli spazi espressamente a ciò destinati.

È altresì proibita ogni fermata quando la strada sia così angusta che la metà di essa non basti al passaggio dei veicoli, tranne nei casi di caduta del carico, di guasto che sia indispensabile riparare sul posto o di altro evento di forza maggiore.

Nelle fermate necessarie i veicoli e gli animali devono essere collocati sulla destra in modo da lasciare libera al transito la maggior parte possibile della larghezza della strada senza impedire l'accesso alle altre vie ed alle proprietà laterali.

Nei casi di sosta i veicoli e gli animali non potranno essere lasciati dai loro conducenti neppure per breve tempo senza che costoro abbiano preso le opportune cautele per prevenire qualsiasi accidente.

Nel caso di ingombro del suolo stradale per guasto di un veicolo o per caduta totale o parziale del carico, il conducente deve provvedere sollecitamente a rendere libero il passaggio, e, quando non possa farlo, deve adottare le opportune cautele per la sicurezza del transito, compresa la segnalazione luminosa dell'ostacolo durante la notte.

È fatto altresì divieto di fermarsi sulla zona stradale occupata dalla sede tramviaria o di farvi sostare veicoli od animali in modo da impedire o ritardare la circolazione tramviaria.

Ogni conducente di veicoli o di animali all'avvicinarsi di un treno o di una vettura tramviaria dovrà liberare completamente il binario e scostarsene in modo da rendere libera tutta la larghezza necessaria per il passaggio dei veicoli della tramvia.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 24.

Custodia e vigilanza degli animali.

Gli armenti e le greggi di qualunque specie circolanti sulle strade debbono essere guidati da un numero sufficiente di guardiani e regolati in modo da lasciare libera almeno la metà della larghezza stradale. Essi non possono sostare sulle strade medesime nè di giorno nè di notte. È proibito inoltre di fare o di lasciare pascolare qualsiasi animale sulla pubblica via.

Di notte gli armenti e le greggi debbono essere preceduti da un conduttore munito di fanale.

I prefetti delle provincie interessate, d'accordo fra loro, stabiliscono, anno per anno, norme speciali per il passaggio di greggi od armenti trasmigranti periodicamente dalla pianura alla montagna e viceversa, determinando, ove occorra, gli itinerari e gli intervalli.

Salvo quanto è disposto nel Codice penale circa l'omessa custodia ed il mal governo degli animali, è vietato di lasciar vagare liberamente per le strade qualsiasi animale molesto per il pubblico transito e di lasciarvi abbandonate bestie da tiro, da soma o da sella. Gli animali indomiti e pericolosi per la sicurezza dei viandanti non possono essere fatti circolare lungo le strade se non a condizione che ciascuno di essi abbia almeno un conduttore.

Il contravventore alle norme contenute nella prima parte, nel primo e nel terzo capoverso del presente articolo è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 25.

Mano da tenere nella circolazione stradale.

Tutti i veicoli, gli animali da tiro, da soma e da sella, gli armenti e le greggi circolanti

sulle strade ordinarie sia negli abitati e sia in campagna, debbono costantemente tenere il lato destro, salvo che ciò riesca impossibile per la larghezza della strada, o malagevole per la sua sagoma in relazione alla natura ed al carico dei veicoli. In questo caso però essi devono tenersi il più possibile sulla destra, specialmente nelle curve, e portarsi prontamente e del tutto a destra per incrociare o lasciarsi sorpassare da altri veicoli od animali, a meno che lo spostarsi a destra non costituisca un grave pericolo.

Il conducente di veicoli od animali che vuol sorpassare deve dare il segnale di prescrizione o di uso a quelli che lo precedono, portarsi a sinistra e in seguito riportarsi a destra appena può farlo senza inconvenienti per il veicolo o l'animale sorpassato. Il conducente sorpassato deve, occorrendo, rallentare l'andatura per facilitare questa manovra.

È vietato di sorpassare nelle curve strette ed ogni qualvolta la visuale dinanzi non è libera per un tratto sufficiente.

Nei tratti di strada di montagna a mezza costa o tutti in rilevato, da segnalarsi con appositi cartelli, che dovranno essere apposti a cura e spese delle ditte esercenti linee in servizio pubblico regolarmente concesse od autorizzate, ogni veicolo che stia per incrociare con un autoveicolo di linee automobilistiche in servizio pubblico deve fermarsi poco prima dell'incrocio e non può procedere nella marcia se non quando sia passato il detto autoveicolo. Il collocamento di tali cartelli è subordinato all'approvazione del Circolo ferroviario di ispezione che la concede sentito il Compartimento per la viabilità.

I contravventori sono puniti con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 26.

Cartelli indicatori.

A cura dell'ente, al quale compete la manutenzione della strada, debbono essere segnalati con cartelli, recanti le necessarie indicazioni, i tratti di strade interdetti alla circolazione dei veicoli o di alcune categorie di essi, i tratti di strada e le opere d'arte che, anche per transitorie od impreviste circostanze, non

consentano il sicuro transito di un veicolo a quattro ruote del peso di 80 quintali alla velocità di almeno 15 chilometri all'ora.

In corrispondenza alle opere d'arte o ai tratti di strade ove sia comunque impedito il transito dei veicoli, o per i quali le limitazioni di peso per i veicoli medesimi scendano al disotto di 40 quintali, i cartelli devono essere segnalati di notte con fanali rossi.

I cartelli debbono indicare il peso e la velocità dei veicoli di cui è consentito il transito e debbono essere situati alle due estremità del tratto di strada o ai due imbocchi dell'opera d'arte, e disposti in modo da essere chiaramente visibili.

Nei cartelli alle estremità dei ponti deve essere anche indicato il numero massimo dei veicoli del peso consentito che possono transitarvi contemporaneamente.

In aggiunta a queste prescrizioni generali il Compartimento per la viabilità ove trattisi di strade statali, o l'ente cui è attribuita la manutenzione della strada in ogni altro caso, può ordinare le altre speciali cautele che giudicherà opportune segnalandole con cartelli, al fine di tutelare la sicurezza del transito su qualsiasi ponte che non presentasse le garanzie necessarie riguardo alla stabilità in rapporto al passaggio di veicoli pesanti e per ogni altra circostanza.

Il ministro per i lavori pubblici è autorizzato a determinare mediante decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* le dimensioni, forme e colori e tutte le altre caratteristiche e le modalità di applicazione delle tabelle monitorie e dei cartelli indicatori regolanti la circolazione.

Colui che transiti su tratti di strada ed opere d'arte interdetti, o li percorra con peso e velocità superiori a quelli consentiti, oppure non si uniformi alle cautele prescritte, è punito quando il fatto non costituisca reato più grave, con l'ammenda da lire cinquanta a lire duecento.

Art. 27.

Passaggi a livello.

Nell'interesse dell'incolumità pubblica i passaggi a livello incustoditi, sia di ferrovie che di tramvie extraurbane per le tratte in sede propria, debbono essere protetti dai due lati e

a conveniente distanza da cartelli indicatori o altri analoghi sistemi idonei allo scopo.

Le vie fuori dell'abitato che sboccano sulle strade ordinarie percorse da tramvie extraurbane dovranno allo sbocco essere munite di cartelli indicatori, ove ne sia riconosciuta la necessità dal Circolo ferroviario d'ispezione.

I pali dei cartelli predetti, allorchè il servizio ferroviario e tramviario prosegue nelle ore notturne, devono essere tinteggiati a grandi striscie di colori a forte contrasto, in modo da riuscire percepibili anche dopo il tramonto del sole. Dovrà essere del pari assicurata, salvo che in casi di speciali condizioni atmosferiche, la necessaria visibilità della linea ferrata da entrambi i lati del passaggio a livello.

Gli indicatori suddetti saranno forniti e messi in opere dalle aziende esercenti. Gli enti proprietari delle strade interessate non potranno opporsi nè pretendere compensi di sorta per l'occupazione del suolo.

I provvedimenti necessari per assicurare le condizioni di visibilità della linea ferrata da entrambi i lati di un passaggio a livello hanno carattere di pubblica utilità, e sono ad essi applicabili le disposizioni delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità di beni immobili o di diritti sui beni medesimi.

Per le espropriazioni occorrenti all'attuazione dei provvedimenti di cui al precedente capoverso sulle linee ferroviarie esercitate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato sono applicabili le particolari norme in vigore per le espropriazioni alle quali debba procedere la detta Amministrazione.

In caso di contestazione decide il ministro per le comunicazioni.

Prima d'impegnare il passaggio a livello ogni conducente di veicoli o di animali deve rallentare, e, assicuratosi che nessun treno sia in vista, riprendere la marcia traversando rapidamente i binari. Il contravventore alla presente disposizione è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Le vie della città che sboccano con insufficiente visibilità in altre percorse da tramvie debbono essere munite di cartelli indicatori a cura e spese delle Aziende tramviarie.

La loro eventuale illuminazione deve essere a carico delle Amministrazioni comunali che la richiedano.

Art. 28.

Biforcazioni e incroci di strade.

Nelle biforcazioni o nei crocevia ogni conducente di veicoli e di animali, per svoltare a sinistra, deve girare al largo, lasciando sulla propria sinistra la maggiore possibile distanza dall'angolo d'incrocio fra la strada che abbandona e quella che imbocca.

Nel caso di biforcazioni od incroci di strade pubbliche ogni conducente di veicoli od animali deve dare la precedenza ai veicoli od animali che giungono dalla sua destra salvo segnalazioni diverse che potranno essere collocate per dare la precedenza ai veicoli circolanti su strade di grande comunicazione. Negli sbocchi di proprietà privata sulle strade pubbliche, la precedenza spetta sempre ai veicoli od animali che circolano su queste.

Nei centri abitati sono applicabili le medesime regole, salvo prescrizioni speciali emanate dalle autorità comunali.

Art. 29.

Segnali.

Prima di sorpassare ovvero prima di incrociare nei punti malagevoli, in prossimità delle biforcazioni o dei crocevia, ed ogni qualvolta la strada innanzi non sia libera o visibile per un tratto sufficiente, i conducenti sono tenuti a richiamare l'attenzione degli altri conducenti e dei pedoni, facendo uso dei segnali regolamentari o colla voce.

Quando un veicolo rallenti la sua velocità o debba fermarsi, ovvero debba cambiare direzione o strada, il conducente è tenuto a far segno a coloro che lo seguono, con la mano o con apposito dispositivo meccanico.

È vietato ai conducenti di carri, di vetture e di velocipedi di fare uso dei segnali prescritti nel presente decreto per gli autoveicoli, per i motocicli e per le motoleggere.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire cento, e nel caso di contravvenzione alla disposizione del capoverso precedente è inoltre confiscato il segnale abusivo.

Il ministro per i lavori pubblici è autorizzato a disciplinare in modo uniforme, mediante

decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale*, tutte le segnalazioni da farsi a mezzo di speciali dispositivi ed a mano sia dai conducenti veicoli sia dagli agenti incaricati della sorveglianza della circolazione sulle strade ed aree di uso pubblico.

Art. 30.

Limitazioni speciali di transito.

È vietato percorrere con veicoli od animali da tiro, da soma e da sella le parti della strada riservate ai pedoni.

È fatta eccezione per i carrozzini od altri piccoli veicoli spinti a mano, e destinati esclusivamente al trasporto di bambini, di invalidi o di infermi, nonchè per i velocipedi condotti a mano.

Le parti di strada riservata ai cavalli da sella sono vietate agli altri animali ed ai veicoli di qualunque specie.

Salve indicazioni contrarie, i marciapiedi in rialzo e le banchine e i viali laterali s'intendono riservati ai pedoni. Sulle banchine a livello i veicoli possono spostarsi soltanto in caso di insufficienza della carreggiata all'incrocio con altri veicoli e per il tempo e lo spazio strettamente necessari.

È vietato interrompere file di truppe, squadre di scolari, cortei e processioni.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire cento.

Art. 31.

Condotta dei veicoli.

Ogni veicolo deve essere guidato da un conducente idoneo per età e per condizioni fisiche e mentali, che non deve normalmente abbandonare la guida, o almeno deve trovarsi in posizione da poterla riprendere in ogni momento.

Se un veicolo è tirato da non più di sei bestie, può essere guidato da un solo conducente; ma quando le bestie da tiro siano più di sei, insieme al conducente deve trovarsi altra persona idonea alla guida.

Non è permesso di rimorchiare con veicolo a trazione animale più di un altro veicolo e

l'attacco deve presentare le necessarie garanzie di solidità e di sicurezza.

Nelle fermate necessarie il conducente o i conducenti non possono allontanarsi neppure per breve tempo senz'aver adottato le cautele necessarie, tra le quali la chiusura dei freni per prevenire qualsiasi accidente, e senz'aver adottato, trattandosi di autoveicoli, le cautele atte ad impedire a persona inesperta di mettere in movimento l'autoveicolo.

Il contravventore, quando non ricorra l'applicazione dell'art. 483 del Codice penale, è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 32.

Obblighi dei conducenti verso i funzionari ed agenti incaricati della esecuzione del presente decreto.

Chiunque circola sulle vie ed aree pubbliche è tenuto a fermarsi a qualsiasi richiesta degli agenti cui spetta di provvedere all'esecuzione del presente decreto, quando siano in uniforme od almeno muniti di berretto-uniforme o di altro distintivo o segno che sarà stabilito dal ministro per l'interno di concerto coi ministri interessati, con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*. Inoltre i conducenti sono tenuti ad esibire, a qualunque funzionario od agente che ne faccia richiesta, la licenza di circolazione, i certificati di abilitazione, le patenti e qualsiasi altro documento del quale debbano essere in possesso a norma del presente decreto e dei regolamenti comunali.

L'invito a fermarsi è fatto con la voce, col segno della mano o se l'agente sia in borghese con l'uso del distintivo menzionato nella precedente disposizione.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento elevabile fino a lire cinquecento per i conducenti di autoveicoli.

Quando il conducente si sia rifiutato di esibire i documenti di cui è menzione nel presente articolo, è inoltre disposto il ritiro dei certificati o della patente per un tempo corrispondente alla pena inflitta ed in ogni caso non inferiore ad un mese.

Art. 33.

Sanzioni per il caso di investimento.

Il conducente che in caso di investimento di persona si sia dato alla fuga, ovvero abbia abbandonato senza soccorso la persona investita, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a lire tremila o con l'arresto fino a sei mesi, ovvero con entrambe le pene. È in ogni caso disposto il ritiro della patente a condurre autoveicoli per un tempo corrispondente alla pena inflitta ed in misura non inferiore a un mese.

Negli stessi casi, se l'investimento abbia prodotto la morte o lesioni alla persona investita, le pene comminate dal Codice penale non potranno essere inferiori alla metà del massimo. È disposto inoltre il ritiro della patente a condurre autoveicoli per un tempo non inferiore ad un mese. Il giudice non può ordinare la sospensione condizionale dell'esecuzione della sentenza.

Se si tratta di professione per l'esercizio della quale è richiesta una licenza, questa ultima, nel caso previsto nel precedente capoverso, è ritirata per un periodo di tempo non inferiore a sei mesi.

Se il conducente si fermi ed occorrendo prestare soccorso alla persona investita non è soggetto all'arresto preventivo stabilito dalle vigenti leggi per il caso di flagranza di reato e le pene da infliggere a norma del Codice penale potranno essere ridotte di un terzo.

Art. 34.

Gare di velocità.

Sulle strade ed aree pubbliche sono vietate le gare di velocità con animali o veicoli a trazione animale, salvo speciali autorizzazioni da rilasciarsi dal questore. In tali autorizzazioni sono specificate le condizioni alle quali le gare sono subordinate.

Per le gare di velocità degli autoveicoli su strade ordinarie sono competenti ad accordare l'autorizzazione i prefetti delle provincie nel cui territorio debbono aver luogo.

Tale autorizzazione è subordinata al preventivo collaudo del percorso da parte di un

tecnico dell'Azienda autonoma statale della strada in concorso con un rappresentante del Reale Automobile Club d'Italia se si tratta di gara automobilistica e del Moto Club se si tratta di gara motociclistica, ed al conseguente *nulla osta* del ministro per i lavori pubblici.

L'autorizzazione deve essere chiesta dai promotori almeno un mese prima della data in cui avverranno le gare.

Potrà essere omesso il collaudo del percorso ed il *nulla osta* del ministro per i lavori pubblici quando, anzichè di gare di velocità, si tratti di gare di regolarità per le quali non sia ammessa una velocità media eccedente i 50 chilometri all'ora.

Per le gare velocipedistiche non occorre una speciale autorizzazione; tuttavia i promotori sono obbligati a darne notizia tre giorni prima al questore il quale potrà modificare a suo giudizio insindacabile gli itinerari per motivi di incolumità pubblica.

I contravventori sono puniti con l'ammenda da lire cinquecento a lire duemila.

CAPO II.

NORME COMUNI A TUTTI I VEICOLI

Art. 35.

Velocità.

È obbligo del conducente regolare la velocità dei veicoli in modo che, avuto riguardo al loro tipo, sistema di frenatura e peso, alle caratteristiche e condizioni delle strade o ad altre speciali circostanze di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e qualsiasi disordine od intralcio per la circolazione.

La velocità deve essere particolarmente moderata nei tratti di strada a visuale non libera ed in curva, in prossimità dei crocevia e delle biforcazioni, nelle forti discese, nelle ore notturne, nei casi di nebbia, di foschia o di polvere, nei passaggi stretti o ingombrati nell'attraversamento di nuclei abitati o comunque di tratti di strada fiancheggiati da case.

Ogni veicolo deve altresì rallentare la velocità ed anche fermarsi quando riesca malage-

vole l'incrocio con altri, quando i pedoni che si trovino sul suo percorso tardino a scansarsi, e quando, al suo avvicinarsi gli animali che si trovino sulla strada diano segno di spavento.

Alla osservanza delle disposizioni precedenti sono tenuti anche i conducenti di bestie da tiro, da soma e da sella.

Per gli autoveicoli debbono inoltre essere osservate le disposizioni contenute nell'art. 65.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Quando il fatto sia commesso in condizioni di insufficiente visibilità determinata da nebbia, foschia o polvere il contravventore è punito con l'ammenda da lire cento a lire cinquecento.

Art. 36.

Sagoma limite.

Ogni veicolo, compreso il relativo carico, deve potersi inscrivere in una sagoma di metri 2,50 di larghezza e di metri 4 di altezza.

La lunghezza totale, esclusi gli organi di attacco, non deve eccedere i metri sei per i veicoli ad un asse, i metri dieci per i veicoli a due assi e i metri dodici per quelli a tre assi.

L'estremità del fusello e del mozzo non debbono sporgere rispetto a qualsiasi punto del restante contorno esteriore.

Sono eccettuati da quest'ultima disposizione gli strumenti agricoli, i veicoli a trazione animale sprovvisti di parafanghi o con la carrozzeria non sporgente sulle ruote, per i quali la massima sporgenza del mozzo e del fusello rispetto al piano estremo del cerchione non deve superare i 25 centimetri.

Per i veicoli di speciali esigenze gli enti ai quali compete la manutenzione delle strade possono consentire eccedenze fino a cm. 30 misurati sempre a partire dal piano estremo del cerchione e per ruote di diametro non inferiore a metri 1,80, rilasciando all'uopo speciali permessi di circolazione.

È vietato di applicare ai lati del veicolo sedili fissi o mobili sporgenti sulla larghezza di esso e del carico, in modo che il conducente sia con tutto o con una parte del corpo fuori di detta larghezza.

È altresì vietato di applicare, a scopo di fre-

natura o per altro motivo, aste od oggetti che per la larghezza o posizione possono sporgere al di fuori della sagoma del veicolo.

Art. 37.

Accessori mobili.

Le catene e tutti gli accessori mobili devono essere fissati ai veicoli in modo da non sporgere nelle loro oscillazioni al di fuori della sagoma del veicolo e da non strisciare sul terreno. Sono esenti da questa prescrizione le macchine agricole, per le quali tuttavia è fatto obbligo di tenere sollevati dal suolo gli erpici, i vomeri ed altri strumenti agricoli, durante il transito sulla strada; nonchè i veicoli per trasporto dei prodotti fra le masserie e i campi o ai magazzini di raccolta e conservazione.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 38.

Pesi massimi dei veicoli.

Il peso complessivo di un veicolo, costituito dal peso del veicolo e del suo carico, non può eccedere i 50 quintali per i veicoli a due ruote, gli 80 quintali per i veicoli a 4 ruote e i 100 quintali per quelli a sei ruote. Quando il veicolo circoli su strade pavimentate con sistemi permanenti oppure dotate di pavimentazione speciale, il suo peso complessivo può raggiungere i 60 quintali per i veicoli a due ruote, i 100 quintali per i veicoli a 4 ruote e i 120 quintali per quelli a sei ruote.

Il peso complessivo di un autoveicolo, costituito dal peso dell'autoveicolo stesso e del suo carico, non può eccedere i 60 quintali per gli autoveicoli a due ruote, i 100 quintali per gli autoveicoli a 4 ruote ed i 120 quintali per gli autoveicoli a sei ruote.

È in facoltà degli enti cui compete la manutenzione delle strade l'accordare in casi speciali e per giustificati motivi, pei veicoli eccedenti i pesi complessivi suindicati, autorizzazioni di transito quando, a loro giudizio, ciò sia compatibile con la conservazione del piano stradale e la stabilità dei manufatti, prescrivendo all'uopo le necessarie condizioni e cautele.

Art. 39.

Trasporti eccezionali.

Per i trasporti di cose indivisibili, che eccedano, per le dimensioni, o per il peso, i limiti stabiliti negli articoli 36 e 38, o per esigenze eccezionali, e salva sempre l'osservanza dell'art. 43, è in facoltà degli enti cui compete la manutenzione delle strade di accordare speciali autorizzazioni, quando, a loro giudizio, ciò sia compatibile con la conservazione delle massicciate e la stabilità dei manufatti, prescrivendo all'uopo le cautele e condizioni necessarie anche nell'interesse della sicurezza del transito.

L'autorizzazione può essere data in via permanente per una determinata serie di trasporti, o volta per volta, ma sempre per un determinato percorso. Quando le strade da percorrere sono in manutenzione di enti locali, contro il digniego di autorizzazione, o contro le condizioni e cautele alle quali l'autorizzazione sia subordinata, è ammesso il ricorso al prefetto, che provvede in via definitiva sentito il Compartimento per la viabilità. Il prefetto può anche d'ufficio, sentito il Compartimento per la viabilità vietare o sottoporre a speciali modalità l'autorizzazione del transito.

Per le strade statali la competenza ad accordare l'autorizzazione per i trasporti eccezionali anzidetti è del capo del Compartimento per la viabilità, salvo ricorso al ministro per i lavori pubblici.

Il contravventore alle condizioni imposte con l'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 40.

Targhe - Verifiche.

I veicoli a trazione animale si distinguono nelle seguenti categorie:

- a) veicoli per trasporto di persone;
- b) veicoli per trasporti di merce;
- c) carri agricoli, cioè addetti ad unità poderali o ad uso di fattorie, trainati da buoi o da altri quadrupedi.

I proprietari di veicoli a trazione animale sono tenuti a farvi apporre, a seconda della categoria cui i veicoli appartengono, una targa

metallica, portante in caratteri chiaramente visibili il loro nome, cognome, o la denominazione della ditta, e il comune di residenza.

Tutti i veicoli a trazione animale o meccanica destinati al trasporto di merci debbono altresì recare, sulla stessa targa i primi e su apposita targa i secondi, l'indicazione del peso a vuoto e della portata.

La portata ed il peso a vuoto dei veicoli devono essere sottoposti, sotto la vigilanza del prefetto, alla verifica da parte del comune di residenza del proprietario, che munisce di apposito contrassegno la targa prescritta dal precedente capoverso. A tal fine l'interessato corrisponderà la tassa di lire due.

La inosservanza di tali disposizioni è punita con l'ammenda da lire venticinque a lire cento.

Si applicano le sanzioni stabilite nell'ultimo capoverso dell'art. 45 ai proprietari dei veicoli trovati a circolare con peso superiore a quello indicato nella targa ed ai proprietari dei veicoli recanti la targa con la denominazione di carri agricoli che siano trovati a circolare su strade pubbliche per trasporti diversi da quelli indicati nel penultimo capoverso dell'art. 43 con cerchi di larghezza inferiore a quelle normali.

Disposizioni speciali per le targhe dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico, di enti o di Amministrazioni pubbliche e per i veicoli trascinati a braccia possono essere stabilite nei regolamenti municipali.

È obbligo dei comuni di istituire un registro matricolare dei veicoli a trazione animale appartenenti a persone che risiedono nel comune.

È data facoltà al ministro per i lavori pubblici di stabilire con suo decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* i tipi e le caratteristiche delle targhe di cui al presente articolo.

Art. 41.

Illuminazione dei veicoli.

Salve le disposizioni speciali per gli autoveicoli e per i velocipedi, ogni altro veicolo circolante sulle strade pubbliche deve portare, nelle ore e nei casi appresso indicati, uno o più segnali luminosi a luce bianca, visibili nella direzione di marcia ad almeno 100 metri di distanza.

Se il segnale bianco è unico deve essere situato sulla sinistra del veicolo.

Le disposizioni precedenti debbono essere osservate per ciascun veicolo anche nel caso di più veicoli che marciano in colonna.

L'accensione dei segnali luminosi è obbligatoria da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere.

È obbligatoria anche di giorno in caso di nebbia o di foschia. I fanali obbligatori devono rimanere accesi anche durante le fermate.

Il contravventore, quando non ricorra all'applicazione dell'art. 483 del Codice penale, è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire cento.

Art. 42.

Incauto affidamento dei veicoli.

Chi affida un veicolo a persona inesperta od incapace di guidarlo o non munita della speciale patente, qualora sia prescritta, ovvero permette o tollera che lo guidi, è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire cinquecento o con l'arresto fino ad un mese, salvo quando siano applicabili le sanzioni dell'art. 481 del Codice penale e salve le responsabilità penali per le contravvenzioni commesse dall'inesperto ed incapace nelle ipotesi prevedute nella prima parte dell'art. 60 del Codice penale.

Se il veicolo sia un velocipede la pena è dell'ammenda da lire venticinque a lire trecento, e il minimo non potrà essere inferiore a lire cento se la consegna o l'affidamento avvennero per motivi di lucro.

CAPO III.

NORME SPECIALI PER I VEICOLI A TRAZIONE ANIMALE E PER ALTRI VEICOLI

Art. 43.

Dimensioni dei cerchioni dei veicoli.

Nei veicoli a trazione animale, negli autoveicoli e rimorchi di autoveicoli che abbiano velocità non superiore a 15 chilometri all'ora, nei compressorì stradali, nelle locomobili, nelle

trattrici agricole, le dimensioni dei cerchioni delle ruote non rivestite di gomma o di altra sostanza eminentemente elastica devono essere commisurate al peso a carico completo indicato nella targa prescritta nell'art. 40 e giusta le seguenti norme:

Veicoli:

- a) a due ruote, larghezza minima:
- mm. 40 per pesi lordi dei veicoli da oltre 6 fino a 10 quintali
 - mm. 50 per pesi lordi dei veicoli da oltre 10 fino a 15 quintali;
 - mm. 60 per pesi lordi dei veicoli da oltre 15 fino a 20 quintali;
 - mm. 80 per pesi lordi dei veicoli da oltre 20 fino a 30 quintali;
 - mm. 100 per pesi lordi dei veicoli da oltre 30 fino a 40 quintali;
 - mm. 120 per pesi lordi dei veicoli da oltre 40 fino a 50 quintali;

b) a quattro o sei ruote, larghezza minima:

- mm. 40 per pesi lordi da oltre 10 fino a 15 quintali;
- mm. 60 per pesi lordi da oltre 15 fino a 30 quintali;
- mm. 80 per pesi lordi da oltre 30 fino a 50 quintali;
- mm. 100 per pesi lordi da oltre 50 fino a 80 quintali.

Per i veicoli a sei ruote millimetri 120 per pesi lordi oltre 80 quintali.

Per i carri agricoli trainati da quadrupedi, di peso lordo superiore ai 20 quintali se a due ruote ed ai 30 quintali se a quattro ruote, sono consentite dimensioni dei cerchioni inferiori di non oltre un centimetro a quelle prescritte. Quando invece il peso lordo del veicolo non superi i 20 quintali nei carri a due ruote ed i 30 quintali nei carri a quattro ruote, è ammesso l'uso dei cerchioni di larghezza non inferiore a 40 millimetri.

I carri agricoli ai quali si riferisce la precedente disposizione sono quelli impiegati per i trasporti ad uso esclusivo delle colonie ed aziende agricole e che abitualmente circolino nel fondo al cui servizio sono destinati.

Gli enti cui compete la manutenzione delle strade, quando concorrano circostanze eccezionali e previa autorizzazione del prefetto, possono emanare speciali disposizioni restrit-

tive nei riguardi della larghezza dei cerchioni in relazione al peso del veicolo a carico completo e secondo le condizioni delle singole strade.

Art. 44.

Misurazione e forma dei cerchioni.

La larghezza dei cerchioni di cui all'articolo precedente deve essere misurata in piano, escludendo l'arrotondamento degli spigoli in quanto esso superi mezzo centimetro per parte.

È proibito di fissare i cerchioni ai quarti delle ruote con chiodi a testa sporgente dalla superficie del cerchione.

La superficie dei cerchioni deve essere liscia e cilindrica senza spigoli, sporgenze o discontinuità in qualunque senso.

In deroga a questa disposizione le trattorie agricole a trazione animale o meccanica possono transitare sulle strade ed aree pubbliche soltanto quando devono spostarsi dalle stazioni ferroviarie ai luoghi di custodia e di vendita, ai campi o alle officine di riparazione, e viceversa.

Tuttavia le ruote ed i cingoli dei detti veicoli debbono essere disposti in modo da evitare deterioramenti alla strada pubblica.

Art. 45.

Inosservanza delle disposizioni precedenti. Provvedimenti.

Il proprietario dei veicoli, i quali per le dimensioni, o per il peso, o per le misure o la forma dei cerchioni non corrispondano alle prescrizioni contenute nei precedenti articoli 36, 38, 43 e 44, è diffidato ad uniformarsi alle prescrizioni medesime, togliendo immediatamente il veicolo dalla circolazione; qualora non vi ottemperi, il veicolo è posto sotto sequestro e non può essere liberato se non previo il versamento nelle casse del comune della somma di lire trecento a titolo di deposito, la quale è restituita al proprietario del veicolo, quando dia la dimostrazione delle eseguite modificazioni e rimborsi le spese sostenute per il sequestro.

Contro tali provvedimenti è ammesso il ricorso al prefetto nel termine perentorio di

giorni quindici dalla notificazione; ma il ricorso non sospende la esecuzione.

Il contravventore alle norme degli articoli suindicati è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire trecento.

Se la trasgressione è relativa al carico del veicolo, l'ammenda è da lire venticinque a lire duecento.

Art. 46.

Norme per la costruzione e vendita dei veicoli a trazione animale.

Non può essere esercitata l'arte di fabbricare o riparare o di vendere veicoli a trazione animale senza che ne sia stata ottenuta la licenza dal prefetto.

Nelle costruzioni di carri a trazione animale e nella riparazione di quelli esistenti è obbligatoria, quanto ai cerchioni delle ruote, l'osservanza delle dimensioni prescritte dall'art. 43.

Il prefetto esercita la vigilanza sui costruttori a mezzo dei funzionari ed agenti indicati nell'art. 114 del presente decreto.

Art. 47.

Sanzioni.

Chiunque contravvenga alle disposizioni dell'articolo precedente è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire trecento e con la sospensione dall'esercizio dell'arte per giorni quindici.

In caso di recidiva l'ammenda non sarà inferiore alle lire duecento e la sospensione non potrà essere minore di mesi due.

In pendenza del giudizio penale il prefetto deve ordinare la temporanea chiusura dell'officina, del negozio di vendita, e il temporaneo ritiro della licenza che sia stata accordata, quando si procede contro un costruttore già condannato per reato della stessa indole. Può altresì in ogni caso il prefetto emanare i detti provvedimenti quando ne ravvisi la necessità per impedire nuove violazioni delle norme contenute negli articoli precedenti.

Il prefetto può sempre, anche dopo una sola condanna, ritirare la licenza di cui all'art. 46 su proposta o previo parere del capo del Compartimento per la viabilità.

Contro il provvedimento del prefetto è ammesso il ricorso al ministro per i lavori pubblici entro 15 giorni dalla sua notificazione all'interessato; ma il ricorso non ha effetto sospensivo del provvedimento.

Art. 48.

Freni.

Tutti i veicoli a trazione animale debbono essere muniti di freno mantenuto sempre in condizioni di normale efficienza e disposto in modo da poter essere in qualsiasi occasione facilmente e rapidamente manovrato.

Sono esclusi da tale obbligo i carri agricoli destinati esclusivamente al trasporto dei prodotti del suolo e di materiali per uso delle colonie od aziende agricole alle quali appartengono, quando circolano su strade pianeggianti.

La qualità dei carri agricoli deve risultare dalla targa prescritta nell'art. 40.

È vietato per i veicoli di qualunque natura l'uso del freno a scarpa.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 49.

*Disposizioni speciali
per i veicoli in servizio pubblico.*

Per i veicoli in servizio pubblico, gli imprenditori o i loro agenti devono assicurarsi personalmente che il veicolo si trovi, sotto ogni rapporto, in condizioni di poter intraprendere e proseguire il viaggio con piena sicurezza dei viaggiatori e della circolazione in genere.

Ai podestà incombe l'obbligo di accertare in qualsiasi momento le condizioni di sicurezza generali o particolari dei veicoli in servizio pubblico a trazione animale.

Art. 50.

Deroghe per i veicoli appartenenti alle Amministrazioni militari ed ai Corpi armati dello Stato.

Le disposizioni del presente decreto di cui agli articoli dal 36 al 44 e 48 non si applicano alla circolazione del materiale speciale appar-

tenente alle Amministrazioni militari ed ai Corpi armati dello Stato.

Con decreto da emanarsi dal ministro per i lavori pubblici, di concerto con gli altri ministri interessati potranno essere stabilite norme speciali, anche in deroga del presente decreto, per la circolazione degli altri veicoli appartenenti alle Amministrazioni ed ai Corpi armati di cui sopra.

CAPO IV.

VELOCIPEDI E PEDONI.

Art. 51.

Segnalamenti.

Nelle ore e nei casi in cui ne è obbligatoria l'accensione a norma dell'art. 41, ogni velocipede deve essere munito di un fanale anteriore a luce bianca, e di un'apparecchio a superficie riflettente rossa applicato posteriormente. Deve inoltre essere sempre munito di un campanello il cui suono possa essere avvertito almeno a 30 metri di distanza. Qualora manchi il campanello, o nelle ore e nei casi in cui è obbligatoria l'accensione manchi il fanale o questo non sia in grado di funzionare, il velocipede deve essere condotto a mano.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire dieci a lire cinquanta.

Art. 52.

Freni.

Ogni velocipede deve essere munito di un freno ad azione pronta ed efficace. Quando ne sia privo, o il freno sia in condizioni di non funzionare, il velocipede deve essere condotto a mano.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire dieci a lire cinquanta.

Art. 53.

Divieto di intralciare la circolazione.

È vietato ai velocipedi di formare sulle strade ed aree pubbliche gruppi che possano intralciare la circolazione.

È vietato inoltre di trasportare sul velocipede cassette, canestri, pacchi od altri oggetti, sporgenti dal telaio oltre 60 centimetri per ogni lato.

In caso di congestione della circolazione, il ciclista deve smontare e proseguire a piedi.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire dieci a lire cinquanta.

Art. 54.

Norme di sicurezza.

Sulle strade ed aree pubbliche è vietato circolare con velocipedi muniti di manubrio da corsa.

L'uso del manubrio da corsa è consentito quando il velocipede circoli in sede apposita o sia stata data speciale autorizzazione dal prefetto.

Il contravventore è punito con l'ammenda da lire dieci a lire cinquanta.

Art. 55.

Facoltà dei comuni.

In quanto non sia preveduto negli articoli precedenti è demandata ai comuni la facoltà di disciplinare nell'interno degli abitati la circolazione dei velocipedi.

Nei casi di divieto di circolazione dei soli velocipedi su determinate vie e piazze quando queste non risultino già indicate nei regolamenti approvati a norma dell'art. 132, è ammesso il ricorso al prefetto che, sentito il Compartimento per la viabilità se trattasi di strade statali od il genio civile negli altri casi, decide definitivamente.

Art. 56.

Pedoni.

I pedoni devono circolare o sostare sui viali laterali alle strade, sui marciapiedi, sulle banchine e sugli altri spazi a loro riservati. Quando manchino o siano manifestamente insufficienti gli spazi riservati ai pedoni, questi possono camminare sul margine della strada destinata

ai veicoli, ma in modo da causare il minimo ingombro possibile.

I pedoni tengono la propria sinistra salvo che diversamente sia disposto da regolamenti comunali o da ordinanze del podestà o salvo il caso in cui la strada sia percorsa lateralmente da una linea tramviaria.

È vietato ai pedoni di circolare o sostare salvi i casi di assoluta necessità, sulla parte della strada destinata ai veicoli.

È altresì vietato ai pedoni di attraversare diagonalmente le strade, le piazze e i crocevia. Per attraversare, i pedoni dovranno scegliere la via più breve e usare la più diligente cautela.

I contravventori alle disposizioni della prima parte, del primo e del secondo capoverso del presente articolo, sono puniti con l'ammenda da lire dieci a lire cento.

TITOLO III.

AUTOVEICOLI E CONDUCENTI

NORME GENERALI

Art. 57.

Definizione degli autoveicoli e competenze per la vigilanza.

Sotto la denominazione di autoveicoli sono compresi tutti i veicoli a trazione meccanica, destinati a circolare senza guida di rotaie sulle strade e aree pubbliche e sulle strade che siano riservate unicamente alla circolazione di essi (autostrade).

Gli autoveicoli sono soggetti alle norme del presente decreto e per quanto forma oggetto del presente Titolo sono sottoposti alla vigilanza del Ministero delle comunicazioni, Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

Agli effetti del presente decreto sono considerati autoveicoli:

- gli automobili (autovetture e autocarri);
- i motocicli;
- le trattrici stradali e simili.

Sono considerati motocicli gli autoveicoli

che abbiano due ruote. Sono altresì considerati motocicli gli autoveicoli con tre ruote, quando siano costruiti in modo che il conducente debba stare a cavalcioni sul telaio.

Non sono soggetti alle norme del presente Titolo salvo che sia espressamente disposto:

1° le motoleggere. Sono considerate motoleggere i piccoli motocicli e i velocipedi provvisti di motore di qualsiasi tipo purchè per gli uni come per gli altri il motore sia a scoppio della cilindrata complessiva non superiore a 175 centimetri cubi. Può in sostituzione essere impiegato motore di altro tipo purchè di potenza non superiore a tre cavalli;

2° i pattini a motore con conducente in piedi aventi le caratteristiche indicate nel numero precedente.

Le motoleggere ed i pattini a motore, i quali eccedano i limiti suindicati, sono assimilati ai motocicli.

È vietato condurre motoleggere a persona che non abbia compiuto gli anni diciotto. Il contravventore è punito con l'ammenda da lire cento a lire trecento. Il veicolo è sequestrato.

Sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni contenute nel presente titolo:

1° le trattrici agricole;

2° le locomobili, anche se utilizzino in via accessoria il loro motore per il dislocamento, purchè non superino la velocità di chilometri 10 all'ora;

3° i compressorì stradali con motore a vapore.

I compressorì stradali con motore a scoppio sono soggetti alle disposizioni del presente titolo solo in quanto siano espressamente richiamati.

Art. 58.

Cerchioni degli autoveicoli.

Gli autoveicoli ed i rimorchi di autoveicoli debbono avere i cerchi delle ruote rivestiti di gomma o di altra sostanza eminentemente elastica.

I chiodi fissati sopra il rivestimento di gomma allo scopo di evitare lo slittamento debbono poggiare sul suolo mediante una superficie circolare e piatta di almeno 10 millimetri di diametro, esclusa qualsiasi punta, e con una

sporgenza sulla superficie del rivestimento non superiore a 4 millimetri.

Sono eccettuate dalle norme precedenti:

1° gli autoveicoli ed i rimorchi di autoveicoli che abbiano velocità non superiore ai 15 chilometri all'ora;

2° le locomobili;

3° le trattrici agricole.

Le dimensioni dei cerchi delle ruote dei veicoli indicati nel capoverso precedente devono essere di un centimetro di larghezza per ogni quintale e mezzo di carico lordo portato dal cerchio, tanto per ciascuna ruota anteriore quanto per ciascuna ruota intermedia quanto per ciascuna ruota posteriore. In ogni caso non è ammessa una larghezza di cerchio inferiore ai 10 centimetri.

Il contravventore alle norme del primo capoverso del presente articolo è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Nel caso di contravvenzione alle disposizioni del terzo capoverso del presente articolo si fa luogo ai provvedimenti e si applicano le sanzioni indicate nell'art. 45.

Art. 59.

Motori degli autoveicoli.

Ogni autoveicolo deve portare impresso o in rilievo, in luogo facilmente visibile, sul motore e sul telaio la marca della casa costruttrice nonchè il tipo e il numero di identificazione del motore e del telaio stesso.

I veicoli indicati nei numeri 1 e 2 del quarto capoverso dell'art. 57 devono portare impressi o in rilievo i contrassegni di cui sopra, solo sul motore.

Nei casi in cui manchi o non sia leggibile sul motore o sul telaio il numero di identificazione, il proprietario dovrà fornire al funzionario del Circolo ferroviario d'ispezione, che procede al collaudo, i mezzi e l'opera per punzonare sul motore e sul telaio un numero distintivo d'ufficio, il quale verrà preceduto e seguito da due marchi con punzone forniti dal funzionario collaudatore.

Gli estremi di tale numero saranno riportati nel certificato di approvazione e sulla licenza di circolazione.

Chiunque contraffà altera o cancella il nu-

mero di identificazione del motore o del telaio è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni con la multa da lire mille a lire tremila.

Art. 60.

Segnalamento acustico degli autoveicoli.

Ogni autoveicolo deve essere fornito per le segnalazioni acustiche di una tromba a forte suono; è consentito fuori degli abitati l'impiego di apparecchi ausiliari di segnalazione.

Gli autoveicoli in servizio pubblico di linee automobilistiche debbono avere un dispositivo di segnalazione acustica speciale; tuttavia per quelli tra essi che sono adibiti in servizio pubblico su linee urbane è ammesso l'impiego di campane del tipo tramviario.

È proibito ai conducenti di servirsi senza necessità inerenti alla circolazione, nelle città e nei villaggi, delle segnalazioni acustiche.

Chi circoli con autoveicolo non munito degli apparecchi di segnalazione acustica, il cui uso è obbligatorio a norma del presente articolo, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a lire mille.

Il contravventore alle disposizioni del secondo capoverso del presente articolo è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Se la trasgressione avviene nelle ore notturne l'ammenda è raddoppiata.

Art. 61.

Segnalamento visivo degli autoveicoli.

Nelle ore e nei casi in cui è obbligatoria l'accensione a norma dell'art. 41 ogni automobile deve portare nella parte anteriore due fanali a luce bianca ed uno nella parte posteriore collocato in maniera da poter illuminare a luce bianca la targa di riconoscimento, in conformità alle prescrizioni stabilite nel primo capoverso dell'art. 72, e proiettare all'indietro luce rossa.

I motocicli a tre ruote e i motocicli con carrozzino laterale dovranno avere uguali segnalazioni con facoltà di utilizzare uno dei fanali anteriori anche per la segnalazione posteriore.

I motocicli a due ruote debbono avere al-

meno un fanale anteriore a luce bianca ed uno posteriore a luce rossa. Le motoleggere debbono avere un fanale anteriore a luce bianca e posteriormente almeno un apparecchio a superficie riflettente rossa.

Tutti gli autoveicoli, capaci di superare la velocità di chilometri 30 all'ora debbono avere, in via sussidiaria ai fanali, almeno un faro posto simmetricamente rispetto ai fanali, capace d'illuminare la strada fino a 100 metri in avanti.

Il fanale posteriore rosso deve essere spostato sul rimorchio di coda in caso di trazione di uno o più veicoli rimorchiati.

Gli autoveicoli menzionati nel presente articolo, ad eccezione delle motoleggere, quando circolino nelle ore in cui è prescritto avere la targa illuminata, devono essere provvisti di dispositivi d'illuminazione elettrica tali da rendere leggibili ugualmente tutte le cifre e le lettere a distanza non minore di 30 metri.

L'uso di fari o di altre luci abbaglianti è vietato nell'interno degli abitati, dotati di sufficiente illuminazione pubblica, e deve essere momentaneamente interrotto od attenuato nell'approssimarsi di altri veicoli od animali.

Chi circoli con autoveicolo non munito degli apparecchi di illuminazione, il cui uso è obbligatorio a norma del presente articolo, ovvero circoli con apparecchi di illuminazione disposti in modo diverso da quello prescritto, o non provvisti di dispositivi d'illuminazione elettrica sufficiente, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a lire mille.

Il contravventore alle disposizioni del sesto capoverso del presente articolo è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Art. 62.

Scappamento libero e parafanghi.

Ogni autoveicolo, compresi quelli indicati nei numeri 1 e 2 del quarto capoverso dell'articolo 57, deve essere fornito almeno di un apparecchio silenziatore atto ad eliminare i rumori e le esalazioni che siano molesti.

È vietata l'applicazione di qualsiasi dispositivo che permetta di annullare o ridurre gli effetti dell'apparecchio silenziatore.

Ogni autoveicolo deve essere provveduto di parafanghi o di analoghi dispositivi atti allo scopo. Gli autoveicoli sprovvisti di carrozzeria, escluse le trattrici stradali e simili, dovranno avere detti parafanghi o dispositivi almeno alle ruote anteriori.

In caso di contravvenzione alla prima parte del presente articolo si applicano le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Il contravventore alle disposizioni del primo capoverso è punito con l'ammenda da lire cinquecento a lire mille ed il dispositivo che annulla o riduce gli effetti dell'apparecchio silenziatore è sequestrato.

Il contravventore alle disposizioni del secondo capoverso è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire centocinquanta.

Art. 63.

Freni e dispositivi di retromarcia.

Ogni autoveicolo deve essere munito o di due sistemi di frenatura indipendenti l'uno dall'altro o di un sistema azionato da due comandi indipendenti l'uno dall'altro e di cui uno possa agire anche quando l'altro venga a mancare nella sua funzione. In ogni caso l'uno e l'altro sistema devono essere di sufficiente efficacia e ad azione rapida. Tale prescrizione si applica anche alle motoleggere.

I veicoli destinati ad essere rimorchiati da autoveicoli debbono essere provveduti di almeno un freno e, se adibiti al trasporto di persone, debbono essere provveduti di due freni indipendenti fra loro. Per i pattini a motore è sufficiente un solo freno.

Gli autoveicoli, il cui peso a vuoto superi i quintali tre e mezzo, debbono essere provveduti di un dispositivo per la retromarcia.

Gli automobili destinati al trasporto di persone su linee in servizio pubblico regolarmente concesse od autorizzate, il cui peso complessivo superi i 35 quintali, devono inoltre essere provvisti di un meccanismo di sicurezza di pronta e facile manovra, che impedisca la retrocessione della vettura quando venga meno l'azione dei freni. Può derogarsi a questa prescrizione per gli automobilisti in servizio su strade pianeggianti.

Le trattrici stradali e simili con motore a vapore possono essere provvedute di un solo freno purchè abbiano inoltre un dispositivo efficace di frenatura con il controvapore.

Gli autoveicoli il cui peso complessivo col carico sia superiore ai 35 quintali devono essere muniti di uno specchio retrovisivo.

In caso di contravvenzione è applicata l'ammenda da lire cento a lire cinquecento. Il contravventore alle disposizioni del quinto capoverso del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire trecento.

Art. 64.

Treni automobili e rimorchi.

Nessun autoveicolo può trainare un altro veicolo senza che questo sia provveduto di una licenza di circolazione, salvo che si tratti di rimorchiare un veicolo che abbia subito avarie

Tale licenza è accordata dal prefetto in seguito a certificato di approvazione rilasciato dal Circolo ferroviario di ispezione. Nella licenza il rimorchio resta individuato per sè medesimo ed in rapporto all'autoveicolo trattore. Questo è designato con caratteristiche generali, per modo tale da garantire le condizioni necessarie di sicurezza e di capacità a rimorchiare il veicolo approvato.

Il peso complessivo di ogni rimorchio a due o a tre assi col relativo carico non deve superare quello dell'autoveicolo trattore, quello del rimorchio ad un asse la metà del peso dell'autoveicolo trattore, salvo speciale autorizzazione da parte del Compartimento della viabilità e salvo il caso in cui il veicolo trattore sviluppi una velocità non superiore ai 10 chilometri all'ora, in piano ed in rettilineo.

Non possono accodarsi rimorchi ai veicoli a tre assi, senza speciale autorizzazione del Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili).

Salva l'osservanza delle disposizioni precedenti per quanto si riferisce alla licenza necessaria ai singoli veicoli, nessun treno automobile composto di due o più rimorchi può circolare senza speciale licenza del Circolo ferroviario di ispezione, il cui rilascio è subordinato alla autorizzazione del Compartimento

della viabilità. Di tale autorizzazione è fatta menzione nella licenza.

L'impiego dei treni automobili per trasporto di persone deve essere autorizzato dal Circolo ferroviario d'ispezione, anche se il treno comprende un solo rimorchio.

In via eccezionale per determinati servizi e per determinati itinerari i Circoli ferroviari d'ispezione possono anche accordare l'autorizzazione che un veicolo adibito normalmente a trazione animale venga trainato da un autoveicolo semprechè la velocità del convoglio non superi 10 chilometri all'ora e l'autoveicolo venga riconosciuto idoneo.

Il contravventore alle disposizioni precedenti è punito con le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70, e la speciale licenza alla circolazione per i treni automobili composti di due o più rimorchi e destinati al trasporto di cose si intenderà come non concessa.

Nel caso preveduto nel terz'ultimo capoverso del presente articolo l'autorizzazione s'intenderà del pari non concessa qualora il convoglio sia sorpreso a circolare con velocità superiore a quella ivi indicata.

Art. 65.

Limitazioni di velocità.

In ogni momento il conducente di un veicolo deve essere completamente padrone della velocità del suo veicolo, in modo da essere in grado di osservare gli obblighi che gli incombono a norma dell'art. 35.

In ogni caso la velocità massima degli autoveicoli di peso superiore a 40 quintali non deve superare i 60 chilometri all'ora se tutte le ruote sono munite di pneumatici, i 40 chilometri all'ora se le ruote sono rivestite di gomme piene, e i 15 chilometri all'ora se anche solo talune ruote hanno i cerchioni metallici.

Ai fini dell'applicazione del presente articolo sono assimilati ai pneumatici anche i semi pneumatici.

In caso di inosservanza delle disposizioni del presente articolo il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento.

Le limitazioni stabilite nel primo capoverso non sono applicabili agli autoveicoli destinati a soccorsi urgenti.

CAPO II.

AUTOVEICOLI E RIMORCHI

Art. 66.

Licenza di circolazione e certificato di approvazione.

Nessun autoveicolo può circolare senza la relativa licenza di circolazione.

Per ottenere tale licenza occorre conseguire l'approvazione dell'autoveicolo facendone domanda al Circolo ferroviario di ispezione.

La domanda deve indicare la residenza del proprietario e l'uso al quale il veicolo è destinato secondo le distinzioni seguenti:

- 1° uso privato: per trasporto di persone;
- 2° uso privato: per trasporto di cose;
- 3° uso pubblico: per noleggio da rimessa;
- 4° uso pubblico: in servizio da piazza;
- 5° uso pubblico: per trasporto di persone e di cose su linee in servizio pubblico regolarmente concesse od autorizzate;
- 6° uso speciale: quali tratteci stradali.

Il richiedente deve inoltre produrre un libretto in bianco per la licenza di circolazione, secondo il modulo approvato e depositato presso le Prefetture.

Quando l'autoveicolo sia destinato all'esportazione occorre altresì indicare il transito od i transiti doganali.

In seguito all'esito favorevole delle visite e prove eseguite da un funzionario tecnico del Circolo, presso la sede dell'ufficio od in quelle altre località che saranno designate, viene rilasciato il certificato di approvazione dell'autoveicolo. Questo certificato è valido, qualunque sia il Circolo che lo ha rilasciato, per l'immatricolazione presso la Prefettura competente o per il transito doganale nel caso di esportazione.

Le presenti disposizioni debbono essere osservate, in quanto siano applicabili, anche per i rimorchi.

Il Circolo ferroviario d'ispezione rifiuta il certificato di approvazione quando risulti:

1° che si tratti di veicolo la cui licenza era stata ritirata e sussistano le ragioni del relativo provvedimento;

2° che il veicolo o il motore sia stato oggetto di delitto contro la proprietà;

3° che la indicazione del numero sul motore o sul telaio sia stata in qualsiasi modo alterata e si abbia motivo di ritenere che ciò sia in relazione ad un reato.

Nei casi indicati nei numeri 2 e 3 il veicolo non è restituito al proprietario e ne è data comunicazione alla locale autorità di pubblica sicurezza per i provvedimenti di legge.

Il ministro per le comunicazioni, di concerto con i ministri per l'interno, per le finanze, per i lavori pubblici e per l'economia nazionale, ha facoltà di consentire speciali agevolazioni per il collaudo e l'immatricolazione di autoveicoli nuovi di fabbrica prodotti dall'industria nazionale.

Nell'esercizio di tale facoltà il ministro provvede con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Art. 67.

Modo per ottenere la licenza di circolazione.

Ottenuto il certificato di approvazione dell'autoveicolo o del rimorchio, per ottenere la licenza di circolazione occorre presentare domanda alla Prefettura, nel cui territorio è compreso il comune di residenza del richiedente, allegando il certificato di residenza lasciato dal podestà assieme al certificato di approvazione, ed esibendo il certificato di origine dell'autoveicolo, sul quale verrà apposto il visto del prefetto.

Art. 68.

Immatricolazione degli autoveicoli.

Il prefetto, riconosciuti regolari i documenti indicati nell'articolo precedente, iscrive separatamente l'automobile, il motociclo o il rimorchio in appositi registri, li contrassegna con un numero progressivo, e rilascia la licenza di circolazione che sarà consegnata al richiedente per il tramite dell'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico, il quale esegue, se del caso, la iscrizione dell'autovei-

colo a sensi del Regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436.

Il libretto di licenza di circolazione, oltre le caratteristiche inerenti all'autoveicolo ed alla menzione dell'anno di fabbricazione, deve indicare se l'autoveicolo deve esser provvisto di faro, l'esonero dal dispositivo di marcia indietro per gli autoveicoli di peso inferiore a tre quintali e mezzo, e, nel caso che si tratti di veicolo adibito al rimorchio per treni automobili, il peso massimo complessivo del rimorchio col carico, a norma delle disposizioni in vigore.

La licenza di circolazione è rifiutata dal prefetto se in seguito agli accertamenti, ai quali ritenga di dover procedere, risulti che il richiedente non presenti sufficienti garanzie di moralità, ovvero se, tenuto conto delle indicazioni relative al motore e al telaio contenute nel certificato di approvazione, egli abbia ragione di ritenere che il veicolo sia stato oggetto di delitto contro la proprietà.

Le licenze di circolazione di cui al n. 5 dell'art. 66 vengono rilasciate dal prefetto senza specificazione delle linee per le quali la licenza è concessa; tale specificazione è fatta dal Circolo ferroviario d'ispezione mediante annotazione sulla licenza medesima.

Art. 69.

Accertamento di potenza delle motoleggere e dei pattini a motore.

Per la circolazione delle motoleggere o per l'uso dei pattini a motore, che rispondano ai requisiti indicati nel quarto capoverso dell'art. 57, il Circolo ferroviario d'ispezione rilascia un'autorizzazione alla circolazione che contiene i dati relativi alla potenza del motore.

Tale documento deve sempre accompagnare chi circola con la motoleggera o si serve, dei pattini a motore. Nessun altro documento è prescritto sia in relazione al veicolo, sia per quanto riguarda l'idoneità del conducente.

Art. 70.

Autoveicoli circolanti senza licenza.

La licenza di circolazione e l'autorizzazione alla circolazione debbono portarsi sempre sul

veicolo per essere esibite ad ogni richiesta dei funzionari ed agenti, incaricati della esecuzione del presente decreto.

Chi circoli con veicolo non accompagnato dalla licenza di circolazione, sebbene questa sia stata rilasciata, è punito a termini dell'art. 20, n. 2, lettera e), del Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3283.

È punito con l'ammenda da lire mille a lire cinquemila chi circola con veicolo, per il quale non sia stata rilasciata la licenza di circolazione o autorizzazione alla circolazione. Il veicolo è soggetto a sequestro presso la depositaria comunale, e nel caso di condanna, quando sia stata soddisfatta la pena pecuniaria, il proprietario non potrà ottenerne la restituzione se non versando nelle casse del comune la somma di lire duecentocinquanta per i motocicli o per le motoleggere e i pattini a motore, di lire cinquecento per gli autocarri, i compressorì stradali con motore a scoppio, le trattrici stradali e simili, e di lire mille per le autovetture, oltre al rimborso delle spese di custodia. Le dette somme potranno tuttavia essere versate dal proprietario a titolo di cauzione per ottenere lo svincolo del veicolo anche prima che il pretore abbia pronunciato decreto o sentenza di condanna.

Art. 71.

Passaggi di proprietà.

Ogni passaggio di proprietà, per atto tra vivi, di un autoveicolo o di un rimorchio deve essere denunciato alla Prefettura da colui al quale è trasferita la proprietà, entro quindici giorni dalla data del trasferimento. La denuncia può essere fatta anche da colui che trasferisce la proprietà, fermo restando l'obbligo dell'acquirente.

La stessa obbligazione spetta all'erede o al legatario, entro un mese dalla data del trasferimento della proprietà.

La denuncia è fatta per iscritto in doppio originale, ed in essa devono essere riportati tutti i dati della licenza di circolazione, nonché quelli relativi al pagamento della tassa di circolazione e dell'eventuale contributo di miglioramento stradale.

La licenza medesima deve essere allegata alla

denuncia. Uno degli originali della denuncia è restituito al denunciante con l'indicazione da parte della Prefettura della data della presentazione e tiene luogo della licenza anche agli effetti delle disposizioni penali del presente decreto. Esso è annullato dalla Prefettura quando questa abbia adempiuto alle formalità indicate nel presente articolo; in ogni caso non può avere validità superiore a giorni 15, decorso il quale termine il documento si intende privo di qualsiasi efficacia giuridica. Per i passaggi di proprietà di autoveicoli adibiti a servizi pubblici di linea regolarmente concessi od autorizzati od a noleggio da rimessa, colui al quale è trasferita la proprietà deve allegare alla denuncia il *nulla osta* del Circolo ferroviario d'ispezione.

La Prefettura prende nota del passaggio di proprietà nei registri indicati nell'art. 68 e restituisce all'interessato, per il tramite dell'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico, la licenza di circolazione dopo avervi annotato il trasferimento che ha formato oggetto della denuncia.

Se il passaggio di proprietà involga cambiamento di provincia, la denuncia è fatta alla Prefettura della provincia nel cui territorio è compreso il comune di residenza del nuovo proprietario.

Si fa luogo in tal caso soltanto al cambiamento della targa di riconoscimento. La Prefettura nel restituire con le modalità di cui al quinto capoverso del presente articolo la licenza allegata alla denuncia, oltre ad annotarvi il passaggio di proprietà, vi iscrive il nuovo numero d'immatricolazione.

È fatto altresì obbligo al proprietario di autoveicoli o di rimorchi di denunciare alla Prefettura, per il tramite dell'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico, per la annotazione nei registri suindicati, ogni cambiamento di residenza nel termine di giorni venti.

I contravventori alle disposizioni del presente articolo circa l'obbligo della denuncia del passaggio di proprietà ovvero del cambiamento di residenza, sono puniti con l'ammenda da lire cento a lire trecento. La licenza di circolazione è provvisoriamente ritirata e non potrà essere restituita se non in seguito all'adempimento delle formalità del presente articolo.

Art. 72.

*Targhe di riconoscimento
per autoveicoli e rimorchi.*

Ogni autoveicolo deve essere munito di una targa metallica di riconoscimento fissata solidamente nella parte posteriore dell'autoveicolo stesso a cura del proprietario. I relativi modelli sono depositati presso il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili).

La targa è di forma rettangolare e deve prolungarsi nella sua parte superiore con un orlo rivoltato verso l'esterno in forma di almeno mezzo cilindro, per coprire e proteggere la sorgente luminosa destinata ad illuminare la targa medesima. Il risvolto potrà essere costruito separatamente purchè sovrasti la targa senza discontinuità.

La targa porta in carattere bianco su fondo nero il numero d'immatricolazione seguito dal contrassegno della provincia in cui l'autoveicolo è immatricolato.

Il contrassegno d'individuazione delle provincie è costituito da lettere secondo l'allegata tabella A, vistata, d'ordine Nostro, dal ministro per le comunicazioni.

Nella parte anteriore degli autoveicoli dovranno essere riprodotti il numero d'immatricolazione ed il contrassegno di individuazione della provincia contenuti nella targa di riconoscimento.

Per i rimorchi la targa è di tipo uguale a quella degli autoveicoli e deve portare nella parte superiore la parola « rimorchio » in carattere bianco.

Per i motocicli la targa ha il numero d'immatricolazione disposto sopra il contrassegno della provincia; sono comuni le caratteristiche stabilite nel primo capoverso del presente articolo circa la protezione della sorgente luminosa destinata ad illuminare la targa.

A colui che guidi un autoveicolo senza targa di riconoscimento a norma delle vigenti disposizioni, sono applicabili le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'articolo 70.

Se circoli con targa non propria dell'autoveicolo stesso o con targa contraffatta, è punito

con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire cinquemila a lire diecimila; l'autoveicolo è sequestrato.

Art. 73.

Targhe per autoveicoli in prova.

Gli autoveicoli che le fabbriche costruttrici, quelle di carrozzeria, i rappresentanti di esse, o le officine di riparazione per autoveicoli, facciano circolare al solo scopo di prova, sono esenti dall'obbligo della licenza di circolazione.

Questi autoveicoli debbono portare nella parte posteriore una targa di riconoscimento, che è concessa dal prefetto insieme con un certificato, che ne attesta il rilascio, la concessione è annuale ed è subordinata al parere favorevole del Circolo ferroviario d'ispezione, che può anche disporre eventuali verifiche presso le fabbriche, le officine o i locali dell'esercizio.

Le targhe per gli autoveicoli in prova sono di forma triangolare e portano in carattere bianco su fondo nero il numero d'ordine della targa seguito dal contrassegno della provincia. Il loro modello è depositato presso il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili). Le targhe sono trasportabili da veicolo a veicolo, ma ciascun veicolo, che ne sia munito, deve essere fornito del certificato del prefetto, attestante la concessione della targa.

Chi circola senza avere ottenuto tale concessione è punito con le pene e al altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

I certificati del prefetto sono equiparati alle licenze, anche agli effetti dell'applicazione dell'art. 286 del Codice penale.

Art. 74.

*Targhe per autoveicoli
in collaudo o da esportare.*

Gli autoveicoli circolanti per le operazioni di collaudo, di immatricolazione e di bollo, debbono portare nella parte posteriore una targa provvisoria in cartone, di forma rettangolare, con un numero progressivo seguito dal contrassegno di individuazione dei Circoli ferroviari d'ispezione, costituito da lettere, secondo

Pallegata tabella B, vistata, d'ordine Nostro, dal ministro per le comunicazioni.

La targa viene rilasciata dal Circolo assieme ad uno speciale foglio di via con l'indicazione del numero del motore; questo documento deve essere portato sempre sul veicolo per essere esibito ad ogni richiesta dei funzionari ed agenti incaricati della esecuzione del presente decreto.

Le precedenti disposizioni si applicano nel caso di autoveicoli, che si rechino con i mezzi propri ai luoghi di transito per le esportazioni.

Il foglio di via ha validità di giorni dieci e vale per recarsi alla sede del Circolo ferroviario d'ispezione, nei luoghi da questo designati per le operazioni di collaudo ed ai pubblici uffici del capoluogo della provincia, che siano competenti per il rilascio della licenza di circolazione e per ogni altra formalità ad essa relativa.

Il foglio di via vale parimenti in caso di esportazione per recarsi al luogo od ai luoghi di transito, seguendo i percorsi indicati nel foglio stesso o, in difetto, la via più breve.

La validità del foglio di via potrà dal Circolo ferroviario d'ispezione essere prorogata di altri dieci giorni qualora l'ufficio incaricato della distribuzione delle targhe di riconoscimento ne sia sfornito.

Il provvedimento è dato su presentazione della licenza di circolazione.

Chi circola senza avere ottenuto il foglio di via è punito con le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Nel caso di deviazione dai percorsi che siano o si intendano autorizzati col foglio di via è applicata l'ammenda da lire cinquanta a lire duecento.

Ove ricorrano speciali circostanze il Circolo ferroviario di ispezione può autorizzare il richiedente a fornirsi a sua cura e spese e ad applicare, in sostituzione della targa provvisoria di cartone, una in lamiera avente le stesse caratteristiche.

Art. 75.

Monopolio delle targhe di riconoscimento.

La fabbricazione, la distribuzione e la vendita delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli sono riservate allo Stato, che vi prov-

vede a mezzo dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra. Ciascuna targa porterà un punzone ufficiale di riconoscimento secondo le caratteristiche che saranno fissate dal ministro per le comunicazioni, il quale è autorizzato anche a stabilire il prezzo di vendita delle targhe stesse al pubblico.

Gli utili ricavati dalla vendita delle targhe sono devoluti all'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra.

Chiunque, in contravvenzione alle disposizioni precedenti, fabbrichi, detenga per vendere ponga in vendita o distribuisca targhe di riconoscimento di autoveicoli, è punito con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire mille a lire diecimila.

Le targhe sono confiscate.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le targhe di riconoscimento degli autoveicoli appartenenti ai membri del Corpo diplomatico, a quelli in dotazione fissa delle Amministrazioni militari e dei Corpi armati dello Stato e di altri enti, i quali usufruiscono di speciale targhe di riconoscimento.

Art. 76.

Obblighi dei proprietari degli autoveicoli inerenti alle targhe di riconoscimento.

È fatto obbligo al proprietario di un autoveicolo di curare:

1° che la targa di riconoscimento sia fissata solidamente nella parte posteriore dell'autoveicolo;

2° che la targa stessa sia collocata in modo che possa essere letta agevolmente, anche a distanza, da chi circoli sulla strada;

3° che la targa stessa sia mantenuta costantemente in modo da rispondere alle prescrizioni dei numeri precedenti.

È inoltre fatto obbligo al proprietario di denunciare, entro il termine di 48 ore, ogni caso di smarrimento della targa, all'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove è stato constatato lo smarrimento della targa, fornendo le indicazioni idonee a rintracciarla.

Eguale denuncia dovrà essere fatta, entro lo stesso termine, alla Prefettura presso la quale l'autoveicolo è immatricolato ed all'uf-

ficio dal quale è stata consegnata la targa di riconoscimento.

Il contravventore alle disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cento a lire trecento.

La pena è aumentata di un terzo se dall'inoservanza delle disposizioni contenute nei numeri 1 e 3 sia derivato lo smarrimento della targa.

Art. 77.

Smarrimento di targhe.

In caso di smarrimento della targa di riconoscimento l'autorità di pubblica sicurezza, alla quale è stata fatta denuncia a norma dell'articolo precedente, rilascerà al denunciante una dichiarazione attestante la ricevuta denuncia; tale dichiarazione autorizza la circolazione dell'autoveicolo con una targa di cartone, della quale l'interessato dovrà fornirsi a propria cura e spese, portante su fondo bianco in caratteri neri, secondo le dimensioni prescritte, il numero e la sigla della targa smarrita.

La dichiarazione rilasciata dall'autorità di pubblica sicurezza deve essere esibita ai funzionari ed agenti incaricati della esecuzione del presente decreto, insieme alla licenza di circolazione.

A colui che circoli senza tale dichiarazione sono applicabili le pene e le altre sanzioni stabilite dal secondo capoverso dell'art. 70.

Trascorsi dieci giorni dalla denuncia, il proprietario dell'autoveicolo, qualora la targa non sia stata recuperata, deve chiedere alla Prefettura, nei cui registri è immatricolato l'autoveicolo, una nuova licenza di circolazione. Questa è rilasciata senza bisogno di nuovo collaudo in base agli atti esistenti presso la Prefettura stessa, ma con un nuovo numero di immatricolazione. La licenza sarà consegnata al richiedente per il tramite dell'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico contro ritiro della dichiarazione, di cui ai precedenti capoversi, la quale dovrà essere rimessa, per l'annullamento, dall'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico alla Prefettura presso la quale l'autoveicolo è immatricolato.

Trascorso il periodo di tre anni dal rilascio della nuova licenza, il numero portato dalla targa smarrita sarà assegnato di altro autoveicolo.

In caso di smarrimento della targa di prova, trascorsi giorni dieci dalla denuncia, il concessionario della targa deve chiedere alla Prefettura, che ha accordato la concessione, l'assegnazione di un nuovo numero, che dovrà essere riportato nel certificato di concessione. Il numero corrispondente a quello della targa smarrita sarà dalla Prefettura annullato e non potrà essere ulteriormente assegnato.

Art. 78.

Visite periodiche degli autoveicoli a vapore.

Gli autoveicoli con motore a vapore, oltre alle visite e prove indicate negli articoli precedenti, sono sottoposti anche alle visite e prove delle caldaie da eseguirsi dagli ingegneri dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili con le norme in vigore per le visite e prove delle caldaie a vapore.

I verbali delle visite e prove periodiche devono essere redatti su libretto da tenersi in doppio esemplare, uno presso l'autoveicolo, consegnato a chi ha la responsabilità della condotta della caldaia e ostensibile ad ogni richiesta dei funzionari e degli agenti incaricati della esecuzione del presente decreto, l'altro presso il Circolo ferroviario d'ispezione.

Spetta al proprietario dell'autoveicolo di richiedere le successive visite e prove regolamentari, le quali possono aver luogo presso qualsiasi Circolo ferroviario d'ispezione; il contravventore è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire cinquecento, quando il fatto non sia preveduto da altra disposizione di legge penale.

Qualora l'autoveicolo a vapore presenti all'atto della prima visita stabilita nell'art. 66 speciale garanzia di sicurezza sia per la costituzione che per la condotta del generatore del vapore, il Circolo può esentarlo dalle visite periodiche di cui sopra, è ciò mediante autorizzazione da rilasciarsi tipo per tipo dall'Ispettorato generale predetto, che può anche consentire eventuali deroghe alle disposizioni vigenti.

Art. 79.

Compressori stradali con motore a scoppio.

I compressori stradali con motore a scoppio per poter essere adibiti al servizio sulle strade ed aree pubbliche devono essere muniti di autorizzazione a circolare dal Circolo ferroviario d'ispezione, da rilasciarsi in seguito al risultato favorevole di visite e prove, eseguite da un funzionario tecnico del Circolo.

Per le modalità di visita e prove i detti compressori sono sottoposti alle disposizioni degli articoli 66, 102 e 107 del presente decreto.

Ai contravventori sono applicabili le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Art. 80.

Aggiornamento delle licenze di circolazione.

Ogni autoveicolo che abbia subito il cambio del motore, o modificazioni che ne impediscano l'identificazione, deve essere sottoposto, a cura del proprietario, a nuova visita e prova da parte del Circolo ferroviario d'ispezione e la licenza di circolazione deve essere modificata in corrispondenza.

Il contravventore è punito con le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Art. 81.

Ritiro della licenza di circolazione.

Il ritiro della licenza di circolazione deve essere ordinato dal prefetto:

1° quando l'autoveicolo non presenti più le condizioni prescritte per la sicurezza della circolazione;

2° quando venga esercitato abusivamente un servizio pubblico di linea ed in ogni altro caso in cui l'autoveicolo sia adibito ad uso diverso da quello per il quale venne rilasciata la licenza di circolazione;

3° quando l'autoveicolo debba per qualsiasi causa essere ritirato definitivamente dalla circolazione.

Nei casi indicati nel n. 2 il ritiro della licenza di circolazione importa di diritto il ritiro delle patenti delle quali il conducente sia munito e può essere ordinato direttamente anche dal Circolo ferroviario d'ispezione, che provvederà ad informare il prefetto competente trasmettendogli la licenza. La licenza di circolazione non potrà essere restituita se non decorsi due mesi dalla data della prima trasgressione, sei mesi da quella della seconda trasgressione ed un anno dalla data della terza trasgressione.

I prefetti ed i Circoli ferroviari d'ispezione sono obbligati a comunicare di volta in volta al Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) gli estremi delle licenze di circolazione che siano state ritirate a norma del presente articolo e le caratteristiche dei relativi veicoli.

Nel caso indicato nel n. 3 il proprietario è obbligato, sotto pena di ammenda da lire cinquanta a lire cento, a denunciare alla Prefettura il ritiro dell'autoveicolo dalla circolazione entro il termine di quindici giorni da quello in cui l'autoveicolo abbia cessato di circolare. Tale denuncia dovrà essere fatta alla Prefettura per il tramite dell'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico.

La validità della licenza di circolazione può essere sospesa temporaneamente dal prefetto per motivi di pubblica sicurezza.

Agli effetti del presente decreto l'autoveicolo s'intende adibito ad uso diverso da quello per il quale venne rilasciata la licenza di circolazione quando:

a) sia adibito a trasporto di persone mentre la licenza era stata rilasciata per trasporto di cose;

b) sia adibito ad uso pubblico mentre la licenza era stata rilasciata per uso privato;

c) sia adibito ad uso pubblico diverso da quello per il quale la licenza era stata rilasciata.

In caso di rifiuto a restituire la licenza, questa è sequestrata e sono applicabili le disposizioni dell'art. 434 del Codice penale.

CAPO III.

CONDUCENTI

Art. 82.

Patente di abilitazione a condurre autoveicoli.

Nessuno può condurre autoveicoli, salvo quanto è disposto nell'art. 87, se non è munito di patente di abilitazione.

La patente di abilitazione è di 1°, di 2° e di 3° grado.

La patente di primo grado abilita alla guida colui che non esercita la professione di conducente, quella di secondo grado abilita alla guida colui che esercita la professione di conducente in servizio privato, salvo quanto è disposto nel capoverso seguente.

La patente di terzo grado abilita alla guida colui che esercita la professione di conducente, in servizio pubblico da piazza, in servizio pubblico da noleggio da rimessa ed in servizio pubblico su linee regolarmente concesse od autorizzate.

Le patenti di abilitazione di primo e di secondo grado sono rilasciate dal prefetto della provincia, nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente, su presentazione dei documenti di cui all'art. 83, salvo quanto è disposto nell'art. 96 per coloro che sono provvisti del certificato di idoneità rilasciato da autorità militari.

Le patenti di terzo grado sono rilasciate dai Circoli ferroviari d'ispezione.

Art. 83.

Modo per ottenere il certificato di idoneità.

Coloro che intendono ottenere il certificato di idoneità a condurre autoveicoli debbono sottostare ad esame facendone domanda a un Circolo ferroviario d'ispezione. La domanda deve specificare se si chiede il certificato di idoneità a condurre automobili o motocicli, se esso serve per il rilascio della patente di abilitazione di primo o di secondo grado e deve essere corredata dai seguenti documenti:

1° certificato di nascita a dimostrazione che il richiedente ha compiuto gli anni 21. Qualora non abbia raggiunta tale età, ma abbia in ogni caso compiuto gli anni 18, occorre il consenso dei genitori o di chi ne fa le veci;

2° dimostrazione che il richiedente sa leggere e scrivere;

3° certificato generale del casellario giudiziario in data non anteriore a tre mesi dalla data della presentazione della domanda;

4° fotografia di epoca recente firmata ed applicata su un libretto di patente in bianco;

5° libretto di tirocinio di guida per gli allievi che hanno frequentato regolari corsi presso una scuola ufficialmente riconosciuta e dal quale risulti che l'aspirante ha ricevuto lezioni di guida in numero non inferiore a dodici e per una durata complessiva di esercizio di guida non inferiore a dodici ore;

6° certificato medico in data non anteriore ad un mese, rilasciato da un ispettore sanitario delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in attività di servizio, con firma legalizzata dal comandante del corpo al quale appartiene l'ufficiale medico, o da un ufficiale sanitario con firma legalizzata nei modi di legge.

Dal certificato medico, sul quale dovrà essere applicata la fotografia del richiedente dallo stesso firmata e vistata dal medico, deve risultare che l'aspirante:

1° non è affetto da malattie fisiche e psichiche e non presenta deficienze organiche di qualsiasi specie che gli impediscano di condurre con sicurezza un autoveicolo;

2° non presenta sintomi che lo rivelino dedito all'uso di bevande alcoliche o di altre sostanze inebrianti o di sostanze stupefacenti;

3° ha un campo visivo normale e presenta un'acutezza visiva uguale complessiva a 14/10 (tavola di Snellen) raggiungibile anche con correzioni di lenti sferiche o cilindriche di — 5d. o + 3d.;

4° percepisce la voce di conversazione ad otto metri di distanza da ciascun lato.

È sempre in facoltà del Circolo di sottoporre il richiedente, prima dell'esame, a visita di verifica da parte dell'Ispettorato sanitario delle Ferrovie dello Stato, competente per ra-

gione di circoscrizione ed a spese del richiedente medesimo.

La domanda e la fotografia devono essere firmate dal richiedente davanti al funzionario esaminatore del Circolo, il quale dovrà apporre sulla fotografia la propria firma ed il timbro a secco dell'ufficio.

Art. 84.

Casi di indegnità.

Non possono essere ammessi all'esame di idoneità:

1° coloro che siano sottoposti all'ammunizione o alla vigilanza speciale dell'autorità di pubblica sicurezza o al confino di polizia;

2° coloro che abbiano riportata condanna per delitto a pena restrittiva della libertà personale per durata superiore a cinque anni;

3° coloro che siano stati condannati due volte per delitto a pena inferiore a quella indicata nel numero precedente, purchè la pena inflitta per ciascuna condanna sia superiore a sei mesi se si tratti di delitto contro la persona o contro la proprietà, ovvero sia superiore ad un anno se si tratti di altro delitto;

4° coloro che siano stati condannati due volte per ubbriachezza o tre volte per le contravvenzioni prevedute negli articoli 482 e 483 del Codice penale o tre volte alla pena dell'arresto per contravvenzioni alle disposizioni del presente decreto.

L'indegnità cessa quando sia intervenuto il provvedimento di riabilitazione.

Art. 85.

Esame di idoneità.

Il Circolo ferroviario d'ispezione, dopo aver riscontrato preliminarmente il concorso delle condizioni di idoneità fisica, psichica e morale indicate negli articoli precedenti, e riservatone al prefetto l'accertamento definitivo, ammette il richiedente all'esame.

L'esame ha luogo, salvo quanto dispone l'art. 106, presso la sede del Circolo o in quelle altre località che saranno designate.

L'esame teorico deve essere sostenuto davanti ad una Commissione composta da un ingegnere

del Circolo ferroviario d'ispezione e da un rappresentante del Reale automobile club d'Italia ed è distinto secondo il tipo del motore (ad esplosione, elettrico, a vapore).

L'esame pratico di guida da condursi con criterio di severità è sostenuto davanti ad un ingegnere del Circolo ferroviario d'ispezione e consiste in tre esperimenti della durata di almeno mezz'ora ciascuno da espletarsi entro il periodo di sette giorni e dei quali il primo si svolgerà su strade d'intenso traffico, il secondo su strade di campagna ed il terzo su strade di speciali difficoltà.

Il candidato deve dimostrare:

1° abilità alla guida dell'autoveicolo;

2° conoscenza dei meccanismi che lo compongono e dei mezzi per attuare riparazioni urgenti in caso di guasti verificatisi durante la circolazione, entro i limiti del programma che sarà fissato dal ministro per le comunicazioni;

3° conoscenza delle leggi e dei regolamenti sulla circolazione stradale in genere ed automobilistica in specie.

Per quanto concerne il requisito di cui al n. 1, il candidato deve dimostrare di saper dominare i movimenti e la velocità del veicolo sia in condizioni normali di circolazione sia in presenza di eventuali ostacoli anche improvvisi.

Per coloro che hanno chiesto il certificato di idoneità per conseguire la patente di primo grado, la prova di cui al n. 2 è limitata alla conoscenza teorico-pratica del funzionamento degli organi di manovra.

Il Circolo, in seguito all'esito favorevole dell'esame, rilascia un certificato di idoneità.

Coloro che abbiano sostenuto con esito sfavorevole una prova di esame potranno ripeterla dopo trascorso almeno un mese, senza obbligo di rinnovazione della domanda e dei documenti di cui ai nn. 1, 2 e 4 della prima parte dell'art. 83.

Art. 86.

Rilascio della patente di abilitazione.

Ottenuto il certificato di idoneità il richiedente lo presenta alla Prefettura assieme al certificato di residenza e ai documenti indicati nell'art. 83.

Il prefetto accerta, in via definitiva, assunte le informazioni che ritenesse del caso, il con-

corso delle condizioni di idoneità fisica, psichica e morale prescritte, e, sempre che non ostino motivi di pubblica sicurezza, rilascia la patente di abilitazione.

In ogni Prefettura sarà tenuta una matricola dei conducenti da essa abilitati.

Art. 87.

Facoltà agli allievi conducenti di condurre autoveicoli.

A chi abbia presentato domanda per l'esame di conducente di automobili, è consentito di esercitarsi su automobile purchè al suo fianco si trovi un conducente abilitato che deve vigilare, per tutti gli effetti di marcia dell'automobile. L'allievo conducente, anche se sia il proprietario della macchina, deve essere munito, per esibirla ad ogni richiesta dei funzionari ed agenti incaricati della esecuzione del presente decreto, di una ricevuta in data non anteriore a due mesi, da cui risulti l'avvenuta presentazione della domanda.

Le norme precedenti si applicano anche a chi apprenda a condurre motocicli. Le esercitazioni sono consentite soltanto in luoghi poco frequentati e fuori dell'abitato. L'autorità comunale ha facoltà di stabilire i luoghi riservati a siffatte esercitazioni.

L'allievo, il quale, benchè munito della ricevuta prescritta, circoli senza l'assistenza di un conducente abilitato oppure in luoghi ove l'esercitazione sia vietata, è punito con l'ammenda da lire cinquecento a lire duemila.

Art. 88.

Revisione delle patenti di abilitazione di primo e secondo grado.

Con decreto del ministro per le comunicazioni, di concerto con quello per l'interno, sono ordinate a periodi non maggiori di dieci anni revisioni generali o parziali, anche per singole provincie, delle patenti di abilitazione per conducenti di autoveicoli, allo scopo di accertare che sussistano le condizioni di idoneità fisica, psichica e morale, indicate negli articoli precedenti.

In ogni tempo il prefetto può fare obbligo a

singoli conducenti di sottoporsi a visita di revisione per accertare se essi possiedano i requisiti fisici e psichici prescritti.

Per gli accertamenti indicati nel presente articolo si osservano le norme stabilite negli articoli precedenti eccetto per quanto concerne l'acutezza visiva per la quale è sufficiente una acutezza non inferiore complessivamente a 10/10 raggiungibile con qualsiasi correzione di lenti e per quanto concerne le funzioni uditive, per le quali è sufficiente la percezione della voce di conversazione a quattro metri di distanza da ciascun lato.

Art. 89.

Conducenti di autoveicoli in servizio pubblico (patenti di terzo grado).

Per essere abilitato a condurre autoveicoli in servizio da piazza o di noleggio da rimessa, od automobili su linee in servizio pubblico (patente di terzo grado), occorre farne speciale domanda al Circolo ferroviario d'ispezione, unendovi i seguenti documenti:

1° certificato di nascita, da cui risulti che il richiedente ha compiuto gli anni 21;

2° patente di abilitazione di primo o di secondo grado secondo l'art. 86 e conseguita da almeno sei mesi;

3° certificato medico rilasciato nel modo di cui al numero 6 della prima parte dell'art. 83 dal quale risulti che il richiedente oltre gli altri requisiti indicati in detto articolo abbia un'acutezza visiva di 10/10 per ciascun occhio, senza correzioni di lenti, e percepisca la voce afona da otto metri di distanza da ciascun lato. Sono applicabili le disposizioni del secondo capoverso dell'art. 83;

4° certificato generale del casellario giudiziario di data non anteriore ad un mese dalla data di presentazione della domanda. Non possono essere ammessi all'esame di idoneità per il conseguimento della patente di terzo grado:

a) coloro che siano sottoposti all'ammonezione e alla vigilanza speciale dell'autorità di pubblica sicurezza od al confino di polizia;

b) coloro che abbiano riportato condanna per delitto a pena restrittiva della libertà personale superiore ad un mese;

c) coloro che siano stati condannati due volte per ubbriachezza o tre volte per le con-

travvenzioni prevedute negli articoli 482 e 483 del Codice penale o tre volte alla pena dell'arresto per contravvenzioni alle disposizioni del presente decreto.

Art. 90.

Rilascio della patente di terzo grado a condurre autoveicoli in servizio pubblico.

Il Circolo ferroviario d'ispezione, verificata la regolarità dei documenti, sottopone il richiedente ad uno speciale esame teorico e tecnico che deve essere sostenuto davanti ad un ingegnere del Circolo ferroviario d'ispezione ed eseguito secondo le norme stabilite nei capoversi terzo, quarto, e quinto dell'art. 85, e rilascia la patente di terzo grado. Per i conducenti di automobili su linee in servizio pubblico, tale esame deve esser fatto in relazione ai veicoli ed alle linee per le quali si domanda sia rilasciata la patente.

Coloro che abbiano sostenuto con esito sfavorevole una prova di esame potranno ripeterla dopo trascorso almeno un mese, senza obbligo di rinnovazione della domanda e dei documenti di cui ai numeri 1 e 2 della prima parte dell'art. 89.

In ogni tempo il ministro per le comunicazioni ha facoltà di ordinare che a mezzo dei Circoli ferroviari d'ispezione sia proceduto a revisioni generali o per gruppi delle patenti di abilitazione di terzo grado concesse ai conducenti di autoveicoli in servizio da piazza, da noleggio, da rimessa e a conducenti di automobili su linee in servizio pubblico. I Circoli ferroviari d'ispezione hanno analoga facoltà per revisioni individuali.

In sede di revisione il conducente deve presentare un campo visivo normale ed un'acutezza visiva uguale complessivamente a 14/10 (tavola Snellen) da raggiungersi senza correzioni di lenti e percepire la voce afona a quattro metri di distanza da ciascun lato.

Art. 91.

Conducenti di automobili a vapore.

Coloro che intendono conseguire la patente di abilitazione per la guida di automobili a

vapore devono, all'atto dell'esame, produrre anche i documenti comprovanti la loro conoscenza di macchine a vapore ed in mancanza dimostrare, sempre in sede di esame, tale conoscenza.

Art. 92.

Conducenti di compressori stradali con motore a scoppio.

I conducenti di compressori stradali con motore a scoppio debbono essere muniti di certificato di abilitazione che autorizzi a condurre, rilasciato dal Circolo ferroviario d'ispezione previo risultato favorevole di esame secondo le norme prescritte per i conducenti di automobili.

I documenti da produrre al Circolo a corredo della domanda sono: certificato generale del casellario giudiziario, certificato di buona condotta e certificato di idoneità fisica, di data non anteriore a tre mesi, certificato degli studi compiuti, due fotografie firmate sul verso.

Se dal certificato generale del casellario giudiziario risulti che un candidato ha riportato condanna penale, spetta al direttore del Circolo ferroviario d'ispezione di decidere sull'ammissione o meno all'esame del richiedente.

Contro le decisioni del direttore del Circolo è concessa facoltà all'interessato, nel termine perentorio di trenta giorni dalla comunicazione, di presentare ricorso al ministro per le comunicazioni.

Art. 93.

Ritiro delle patenti di abilitazione di primo e secondo grado.

Le patenti di abilitazione di primo o secondo grado devono essere ritirate su ordine del prefetto:

1° per motivi di pubblica sicurezza;
2° ogni qualvolta in seguito a visita individuale o a revisione collettiva risulti minorata nel conducente la idoneità fisica o psichica a condurre autoveicoli;

3° quando il conducente, che alla visita medica sia risultato avere il minimo di acutezza visiva raggiunto con correzioni di lenti, sia sorpreso a non fare uso delle stesse;

4° quando il conducente venga a trovarsi in una delle condizioni prevedute nell'art. 84;

5° quando il conducente risulti dedito all'uso di bevande alcoliche, o di altre sostanze inebrianti, o di sostanze stupefacenti;

6° quando il conducente eserciti abusivamente un servizio pubblico di linea. In tal caso il ritiro della patente di primo o di secondo grado importa di diritto il ritiro della licenza di circolazione e della patente di terzo grado di cui il conducente sia munito e può essere ordinato direttamente anche dal Circolo ferroviario d'ispezione, il quale provvederà ad informare il prefetto, competente, trasmettendogli la patente;

7° quando la condanna penale disponga il ritiro della patente nei casi preveduti nel presente decreto ed in ogni altro caso quando abbia per effetto la sospensione dall'esercizio della professione o dell'arte;

8° nei casi di investimento che abbia cagionato grave lesione personale. Gli agenti incaricati della esecuzione del presente decreto ne riferiranno immediatamente al prefetto. Il ritiro della patente non potrà essere ritardato oltre la data della sentenza di rinvio a giudizio o del decreto di citazione del conducente. Quando il conducente si sia dato alla fuga, la patente è ritirata immediatamente;

9° quando il conducente non si presenti senza giustificato motivo alla visita individuale di revisione od alla revisione collettiva e continui a condurre autoveicoli dopo il termine che sarà stabilito nel decreto ministeriale.

Nei casi indicati sotto i numeri 3 e 6 la patente di abilitazione non potrà essere restituita se non decorsi almeno due mesi dalla data della prima trasgressione, sei mesi da quella della seconda ed un anno dalla data della terza trasgressione. In tale ultimo caso la patente non potrà essere restituita se il conducente non dimostri di essere tuttora in possesso dei requisiti di idoneità fisica, psichica e morale prescritti negli articoli 83 e 84.

È fatto preciso obbligo ai podestà di vigilare affinché, per quanto concerne l'iniziativa degli agenti municipali, le disposizioni dei numeri 5, 7 e 8 possano avere immediata attuazione. I cancellieri addetti al giudice che ha pronunciato la sentenza di condanna divenuta irrevocabile o che ha ordinato il rinvio a giu-

dizio, ed i segretari addetti all'ufficio del pubblico ministero che ha formulato la richiesta del decreto di citazione, debbono darne del pari immediata partecipazione al prefetto, quando, nei casi indicati nei numeri 2, 3 e 4 dell'art. 84 e nei numeri 4, 7 e 8 del presente articolo, risulti che il condannato ovvero l'imputato sia munito di patente per condurre autoveicoli.

Insieme col ritiro della patente di abilitazione di primo o secondo grado, è disposto quello della patente di terzo grado di cui il conducente fosse munito. Anche in difetto di tale provvedimento, il conducente s'intende ugualmente ed immediatamente decaduto dall'autorizzazione a condurre automobili da piazza o per noleggio da rimessa o su linee in servizio pubblico.

L'ordine del prefetto o del Circolo ferroviario d'ispezione è immediatamente esecutivo.

In quanto non sia preveduto da particolare disposizione di legge, è in facoltà del prefetto di revocare l'ordine di ritiro della patente quando sia cessata la causa che ebbe a determinarlo. Nei casi indicati nei numeri 2, 6, 8 e 9 sarà udito il parere del Circolo ferroviario d'ispezione.

Con i provvedimenti del prefetto o del Circolo ferroviario d'ispezione a norma del presente articolo, è concessa facoltà all'interessato, nel termine perentorio di 30 giorni dalla comunicazione, di presentare ricorso al ministro per le comunicazioni. Questa disposizione non si applica quando il ritiro della patente sia stato eseguito nei casi indicati nel n. 8 del presente articolo.

Le prefetture ed i circoli ferroviari d'ispezione sono obbligati a comunicare di volta in volta al Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili) gli estremi delle patenti di abilitazione che siano state ritirate, le generalità dei conducenti ed i motivi del ritiro.

Art. 94.

Ritiro della patente di terzgrado.

La patente di abilitazione di terzo grado è ritirata d'ordine del Circolo, ferroviario d'ispezione, quando il conducente venga a trovarsi

in uno dei casi preveduti nell'articolo precedente per il ritiro della patente di abilitazione di primo o di secondo grado.

Se questa non sia stata ritirata per ordine del prefetto, il Circolo ferroviario ne informa il prefetto per i provvedimenti di sua competenza, salvo quanto è disposto nel n. 6 della prima parte dell'art. 93.

Il Circolo dispone inoltre il ritiro della patente:

1° ogni qualvolta, in seguito a visita individuale od a revisione collettiva, risulti nel conducente menomato la speciale idoneità fisica psichica per guidare autoveicoli in servizio da piazza, di noleggio da rimessa ed automobili su linee in servizio pubblico, ovvero quando, senza giustificato motivo, il conducente non si presenti a tale visita o revisione e continui a condurre in servizio da piazza, da noleggio da rimessa o su linee in servizio pubblico;

2° quando il conducente venga a trovarsi in una delle condizioni di indegnità morale particolarmente prevedute nell'art. 89;

3° quando sia sorpreso in servizio in stato di ebbrezza derivante dall'uso di bevande alcoliche o di altre sostanze inebrianti o di sostanze stupefacenti;

4° quando, a giudizio del Circolo ferroviario d'ispezione, il conducente abbia commesso degli atti d'imprudenza o d'imperizia così da compromettere l'incolumità pubblica.

Nei casi preveduti nel primo capoverso dell'art. 93 con la restituzione della patente di primo o secondo grado potrà essere disposto dal Circolo ferroviario d'ispezione anche quella della patente di terzo grado.

Il provvedimento del Circolo è definitivo, tranne che sia emanato a termini del n. 4, nel quale caso è ammesso soltanto il ricorso al ministro per le comunicazioni entro dieci giorni dalla comunicazione all'interessato. Il ricorso non ne sospende l'esecuzione.

I Circoli ferroviari d'ispezione sono obbligati a comunicare di volta in volta al Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili) gli estremi delle patenti di abilitazioni che siano state ritirate, le generalità dei conducenti ed i motivi del ritiro.

Art. 95.

Patente di abilitazione — Sanzione.

Il conducente che circoli senza avere ottenuta la patente di abilitazione di primo, secondo o di terzo grado, secondo i casi, la ricevuta indicata nell'art. 87 od il certificato di cui all'art. 92, è punito con l'arresto da sei mesi ad un anno e con l'ammenda da lire milla a lire duemila.

Alla stessa pena aumentata di un terzo soggiace il conducente, il quale circoli quando la patente, la ricevuta od il certificato gli siano ritirati.

Quando nei casi preveduti dai due articoli precedenti egli si rifiuti di restituire la patente rispettivamente al prefetto od al Circolo ferroviario d'ispezione, è punito a norma dell'art. 434 del Codice penale e la patente è sequestrata.

CAPO IV.

NORME SPECIALI PER GLI AUTOVEICOLI E LORO CONDUCENTI.

Art. 96.

Autoveicoli e conducenti appartenenti alle Amministrazioni e ai Corpi armati dello Stato.

Alle prove stabilite negli articoli 66, 67 e 68, per gli autoveicoli in dotazione fissa delle Amministrazioni militari e dei Corpi armati dello Stato, e agli esami dei relativi conducenti provvedono direttamente i rispettivi comandi. Il certificato relativo all'idoneità dei conducenti abilita i medesimi a condurre soltanto gli autoveicoli in dotazione fissa dei corpi a cui appartengono.

Il certificato di idoneità, in quanto sia stato rilasciato da autorità militari, è sufficiente per domandare alla Prefettura la patente di abilitazione di primo o di secondo grado senza che il richiedente si sottoponga ad altri esami, purchè insieme con la domanda sia presentato il foglio di congedo o una dichiarazione delle autorità militari attestante il suo licenziamento o la sua cessazione dal servizio e semprechè la domanda venga presentata alla Pre-

fettura entro un anno dalla data del congedo, del licenziamento o della cessazione dal servizio.

Le targhe degli autoveicoli di cui sopra debbono avere una sigla di riconoscimento in rosso seguita da un numero progressivo di immatricolazione in nero su fondo bianco.

Per l'adozione di ogni nuova sigla le Amministrazioni militari dovranno prendere preventivi accordi con il Ministero delle comunicazioni.

Art. 97.

Autoveicoli appartenenti ai membri del Corpo diplomatico.

Gli autoveicoli appartenenti ai membri del Corpo diplomatico sono immatricolati previa autorizzazione del Ministero degli affari esteri ed a cura di quello delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tranvie ed automobili).

Tali autoveicoli debbono avere targhe rettangolari, portanti in nero, su fondo bianco, la sigla C. D., seguita da un numero progressivo.

I membri del Corpo diplomatico sono esonerati dall'esame di idoneità, e l'Ispettorato generale predetto provvede alla concessione della patente di abilitazione in seguito alla dichiarazione di idoneità a condurre autoveicoli rilasciata dal capo della missione e trasmessa per il tramite del Ministero degli affari esteri.

Le targhe ed i certificati devono essere restituiti all'Ispettorato suddetto, ogni qualvolta i titolari decadono dal diritto alla concessione.

Le infrazioni alle disposizioni del presente decreto sono segnalate dagli uffici, ai quali appartengono i funzionari od agenti che le abbiano accertate, al Ministero delle comunicazioni, che ne informerà il capo della missione per mezzo del Ministero degli affari esteri.

Le presenti disposizioni hanno vigore in quanto esista reciprocità di trattamento.

Art. 98.

Immatricolazione di autoveicoli acquistati nel Regno da stranieri.

Per gli autoveicoli acquistati nel Regno da stranieri che vi si trovino soltanto di passaggio,

può essere rilasciata, nei modi prescritti dagli articoli 66, 67 e 68, la licenza di circolazione da qualsiasi Prefettura, in seguito a presentazione, in luogo del certificato di residenza, di un certificato rilasciato da un console dello Stato, al quale appartiene lo straniero, comprovante le generalità del proprietario e la sua residenza all'estero, e di un certificato rilasciato o dal Reale automobile club d'Italia, o dal Touring club italiano, o dalla Compagnia italiana turismo, dal quale risulti l'elezione del suo domicilio presso le sedi del sodalizio che rilascia il certificato stesso.

Art. 99.

Circolazione di autoveicoli di importazione temporanea.

Sempre che sussista reciprocità di trattamento e salvo quanto sia disposto in convenzioni internazionali, gli autoveicoli immatricolati presso gli Stati esteri sono ammessi a circolare nel Regno in seguito a presentazione, agli uffici doganali di confine o dei porti, dei certificati del paese di origine relativi alla idoneità sia degli autoveicoli che dei loro conducenti.

Contemporaneamente alla concessione del permesso d'importazione temporanea, gli uffici doganali rilasciano un certificato di circolazione provvisorio di durata non superiore ad un anno da cui risultino la data del rilascio e la scadenza e le indicazioni dell'autoveicolo e dei conducenti atte ad identificarli con sicurezza.

Trascorso il termine stabilito nel certificato, il proprietario dell'autoveicolo deve provvedere, nei modi ordinari e previe le prescritte visite e prove, alla regolare immatricolazione di esso presso la Prefettura, nel cui territorio stabilisce la sua residenza.

Gli autoveicoli appartenenti ad uno degli Stati firmatari della Convenzione internazionale di Parigi dell'11 ottobre 1909 sono ammessi a circolare per un anno nel Regno in seguito a presentazione agli uffici doganali di confine o dei porti del certificato internazionale di via.

Trascorso tale periodo, il proprietario deve provvedere alla immatricolazione dell'autovei-

colo presso la Prefettura, nel cui territorio stabilisce la propria residenza.

La Prefettura, in base alla presentazione del certificato internazionale di via, rilascia la licenza di circolazione senza altra formalità, salvo l'accertamento della potenza tassabile del motore, secondo le disposizioni di cui all'art. 102.

Ai contravventori alle disposizioni del presente articolo sono applicabili le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Il certificato rilasciato dalla dogana o il foglio internazionale di via debbono essere sempre portati sull'autoveicolo per essere esibiti ad ogni richiesta di funzionari od agenti.

Art. 100.

Conducenti stranieri.

Gli stranieri di passaggio in Italia, che intendono condurre autoveicoli, debbono osservare le disposizioni degli articoli 83 e 86 presentando domanda ad una Prefettura del Regno. In luogo dei documenti indicati nei numeri 1, 2 e 3 dell'art. 83 e del certificato di residenza indicato nell'art. 86, è in loro facoltà di produrre una dichiarazione complessiva equipollente di un console dello Stato a cui appartengono e dalla quale deve risultare con sicurezza anche la residenza del richiedente all'estero.

La patente di abilitazione ha in tal caso validità di un anno. Trascorso detto termine lo straniero ha l'obbligo di presentare alla prefettura la detta patente per farvi inscrivere l'annotazione definitiva.

All'uopo egli dovrà esibire alla Prefettura il certificato generale del casellario giudiziario rilasciato dalla cancelleria del tribunale di Roma. Il prefetto, eseguiti gli accertamenti indicati nel primo capoverso dell'art. 86, ordina che sia eseguita l'annotazione.

I conducenti di autoveicoli, i quali siano stati ammessi a circolare a norma della prima parte dell'articolo precedente, non sono tenuti a munirsi di patente di abilitazione; tuttavia, decorso il termine stabilito dall'ufficio doganale nel certificato provvisorio di circolazione, i conducenti medesimi debbono munirsi della patente di abilitazione nei modi ordinari.

I conducenti degli autoveicoli ammessi a circolare a norma del terzo capoverso dell'articolo precedente con certificato internazionale di via, nel quale debbono essere iscritti, sono pure autorizzati a condurre nel Regno gli autoveicoli stessi. Trascorso un anno dalla data dell'importazione dell'autoveicolo, debbono munirsi della patente di abilitazione nei modi ordinari.

Ai contravventori alle disposizioni del presente articolo, sono applicabili le sanzioni comminate nell'art. 95.

Le disposizioni del presente articolo e degli articoli 98 e 99 potranno essere estese ai cittadini italiani residenti all'estero e che temporaneamente rientrano nel Regno, secondo modalità da stabilirsi dal ministro per le comunicazioni di concerto con i ministri per gli esteri e per l'interno.

Art. 101

Rilascio di certificati internazionali di via.

I proprietari di autoveicoli, che intendano ottenere il certificato internazionale di via per circolare negli Stati aderenti alla Convenzione internazionale di Parigi dell'11 ottobre 1909, devono farne domanda, per il tramite dell'ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico, al prefetto della provincia in cui l'autoveicolo è immatricolato. Il prefetto rilascia il certificato richiesto su presentazione della licenza di circolazione per la vettura e della patente di abilitazione per i conducenti.

Art. 102.

Potenza dei motori degli autoveicoli.

La determinazione della potenza dei motori degli autoveicoli, in occasione sia delle visite e prove indicate negli articoli 66, 69, 80 e 99 sia di eventuali successivi accertamenti, viene effettuata a cura degli ingegneri dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, secondo le norme e formule stabilite nelle leggi finanziarie.

Art. 103.

Autoveicoli in servizio da piazza.

Gli autoveicoli in servizio da piazza, destinati a fare corse su richiesta di qualsiasi avventore dentro e fuori dell'abitato, debbono essere muniti, oltre che della targa prescritta dall'art. 72, di altra targa con la scritta in nero « Servizio pubblico » e il numero progressivo che eventualmente sia imposto dall'autorità comunale. In caso di mancanza dell'indicazione « Servizio pubblico » sono applicabili le disposizioni della legge tributaria sulle tasse automobilistiche.

Ciascuna vettura deve essere munita di tassametro collocato in modo che sia agevole la lettura della registrazione. Nell'interno delle vetture devono essere esposte al pubblico, in modo visibile, le tariffe e le condizioni di trasporto. Il contravventore è punito con l'ammenda da lire venticinque a lire duecento, salve le speciali disposizioni contenute nei regolamenti comunali agli effetti del servizio da piazza.

Art. 104.

Gare di velocità.

Gli autoveicoli iscritti regolarmente alle gare di velocità possono circolare sforniti di parafanghi, dell'apparecchio silenziatore, prescritto dalla prima parte dell'art. 62, e degli apparecchi di segnalazione acustica e visiva, previa regolare autorizzazione dei Circoli ferroviari d'ispezione, che rilasceranno all'uopo apposito foglio di via.

Il foglio di via è valido per i giorni destinati alle prove ed alla gara ed autorizza unicamente a recarsi dalla stazione ferroviaria di arrivo o dal luogo di transito alla rimessa, da questa al luogo dove si effettua la gara e viceversa, seguendo i percorsi indicati nel foglio stesso, nel quale dovrà essere fatta anche menzione dei conducenti.

Chi circola senza avere ottenuto il foglio di via prescritto dalla disposizione precedente è punito con le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Nel caso di deviazione dai percorsi che siano autorizzati col foglio di via è applicata l'ammenda da lire cinquanta a lire duecento.

Art. 105.

Autoveicoli su linee in servizio pubblico.

Gli automobili destinati al trasporto di persone su linee in servizio pubblico regolarmente concesse od autorizzate devono essere muniti, oltre che della targa prescritta dall'art. 72, di altra targa con la scritta in nero « Servizio pubblico ». Devono inoltre portare chiaramente indicati gli estremi del percorso, il nome della ditta esercente e la sua sede, nonché il numero distintivo del veicolo. In caso di mancanza della indicazione « Servizio pubblico » sono applicabili le disposizioni della legge tributaria sulle tasse automobilistiche.

Salvo quanto è disposto nel n. 5 del secondo capoverso dell'art. 66 per gli autoveicoli nessun rimorchio può essere destinato su linee in servizio pubblico regolarmente concesse od anche autorizzate, se non sia stata rilasciata apposita licenza di circolazione previa una speciale visita e prova da eseguirsi a cura di un funzionario tecnico del Circolo ferroviario d'ispezione con le norme che saranno stabilite con decreto del ministro per le comunicazioni.

Il contravventore è punito con le pene e le altre sanzioni stabilite nel secondo capoverso dell'art. 70.

Art. 106.

Scuole per conducenti di automobili.

Le scuole per conducenti di automobili per essere ufficialmente riconosciute devono farne domanda al Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) corredata dal regolamento della scuola, dalla descrizione dei materiali di cui la scuola dispone per l'istruzione teorica e pratica degli allievi, dalla descrizione dei locali adibiti ad uso scuola e dalla indicazione nominativa degli insegnanti.

La durata dei corsi non può essere inferiore ad un mese ed all'inizio di ogni corso la direzione della scuola deve darne comunicazione al Circolo ferroviario d'ispezione trasmettendo

l'elenco nominativo degli allievi iscritti al corso.

L'esame teorico degli allievi che abbiano frequentato i corsi, di cui al capoverso precedente, viene sostenuto alla fine di ogni corso presso le sedi delle scuole stesse e davanti ad una Commissione composta da un ingegnere del Circolo ferroviario, che la presiede, dal direttore, da un insegnante della scuola e da un rappresentante del Reale Automobile Club di Italia.

L'esame pratico di guida è sostenuto davanti all'ingegnere del Circolo ferroviario d'ispezione ed all'insegnante della scuola.

Ogni allievo per essere ammesso agli esami deve avere ricevuto lezioni di guida in numero non inferiore a dodici e per una durata complessiva di esercizio di guida non inferiore a dodici ore. Il tirocinio deve essere provato mediante la consegna al Circolo ferroviario di ispezione di un libretto nel quale saranno annotati i giorni e le ore delle lezioni di guida effettuate.

Prima di iniziare le lezioni di guida i direttori delle scuole ufficialmente riconosciute provvederanno a far visitare dal Circolo ferroviario d'ispezione i libretti di tirocinio, il cui modello sarà fissato dal ministro per le comunicazioni.

L'esame teorico deve svolgersi sul programma da stabilirsi dal ministro per le comunicazioni a termini dell'art. 85 e quello pratico si effettua in una prova unica della durata di mezz'ora per ciascun candidato.

Le scuole sono riconosciute mediante decreto del ministro per le comunicazioni e sono sottoposte alla sorveglianza dell'Ispettorato generale predetto che la esercita anche mediante ispezioni periodiche.

Il riconoscimento ufficiale è revocato dal ministro per le comunicazioni con suo provvedimento definitivo nel caso in cui i corsi non si svolgano regolarmente a norma delle disposizioni precedenti o nel caso di false attestazioni da parte dei dirigenti o di insegnanti delle scuole sui libretti di tirocinio, salve le disposizioni delle leggi penali.

Art. 107.

I n d e n n i t à .

Il proprietario di autoveicolo, di rimorchio o di compressore stradale con motore a scoppio e il candidato agli esami di idoneità per conducenti di autoveicoli (patenti di primo, di secondo e di terzo grado) e per conducenti di compressore stradale con motore a scoppio sono tenuti, all'atto della presentazione della domanda di cui agli articoli 66, 69, 79, 80, 83, 89, 92 e 102 a versare direttamente al Circolo ferroviario d'ispezione, con le modalità stabilite dal direttore del Circolo stesso, le seguenti somme spettanti agli ingegneri incaricati delle visite e prove, degli esami e della determinazione della potenza dei motori:

a) per le visite e prove degli autoveicoli, esclusi i motocicli, dei compressori stradali con motore a scoppio, e dei rimorchi: lire 20;

b) per visite e prove dei motocicli e delle motoleggere: lire 10;

c) per la determinazione delle potenze dei motori anche nel caso di cui alle lettere a) e b): lire 5;

d) per gli esami dei conducenti allievi delle scuole di cui all'art. 106: lire 10;

e) per gli esami dei conducenti non allievi delle scuole e dei conducenti dei compressori stradali a scoppio: lire 30.

Nessuna indennità compete al funzionario che procede alle operazioni suddette, salvo, nel caso di pernottazioni, fuori sede, il rimborso delle spese di viaggio effettivamente sostenute e un supplemento di indennità che verrà stabilito con disposizione dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, per le singole località designate come sede di operazioni. Quando l'esame, il collaudo o l'accertamento di potenza abbiano luogo, su richiesta degli interessati, in località diverse da quelle designate come sede di operazioni, competono al funzionario in tutti i casi le ordinarie indennità di trasferta.

Nella misura che sarà stabilita dall'Ispettorato predetto, i richiedenti sono tenuti altresì a rimborsare l'importo delle spese inerenti alle operazioni domandate.

Sono inoltre tenuti a corrispondere al com-

missario del Reale automobile club d'Italia per l'esame teorico cui interviene ai sensi degli articoli 85 e 106 l'indennità di lire 10.

Art. 108.

Permessi provvisori di guida.

Il ministro per le comunicazioni è autorizzato ad accordare a mezzo dei prefetti permessi provvisori, per la guida di automobili, aventi validità non superiore a tre mesi, a quei conducenti di passaggio in Italia a scopo turistico che siano muniti di patente di abilitazione rilasciata dalle autorità estere e guidino macchine di loro proprietà e di fabbricazione italiana.

Art. 109.

Facoltà del ministro per le comunicazioni.

Il ministro per le comunicazioni è autorizzato, di concerto con quello per i lavori pubblici:

1° a determinare le dimensioni delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli, dei relativi caratteri, e i contrassegni in lettere per la individuazione delle provincie, modificando, ove occorra, le disposizioni del presente decreto;

2° a determinare le caratteristiche degli apparecchi di segnalazione acustica e visiva degli autoveicoli, modificando, ove occorra, le disposizioni del presente decreto;

3° a consentire, in modo permanente o provvisorio, per gli autoveicoli appartenenti a determinate autorità. Amministrazioni, enti, Corpi armati dello Stato, ovvero per determinate specie di autoveicoli, un sistema diverso di illuminazione delle targhe di riconoscimento;

4° a dispensare, con speciali cautele, per determinati tipi di autoveicoli trattori, dall'osservanza delle disposizioni contenute nel secondo capoverso dell'art. 64 circa il rapporto tra il peso complessivo del rimorchio col carico e quello dell'autoveicolo trattore;

5° a determinare le dimensioni, la forma, i colori e tutte le altre caratteristiche e le modalità di applicazione delle tabelle monitorie e dei cartelli indicatori per i passaggi a livello.

Nell'esercizio delle facoltà di cui sopra il ministro provvede mediante decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Art. 110.

Facoltà del ministro per le comunicazioni.

È in facoltà del ministro per le comunicazioni autorizzare caso per caso il rilascio della patente di abilitazione di primo grado per condurre autoveicoli a favore di chi sia mutilato o presenti altra invalidità fisica purchè ricorrano le seguenti condizioni:

1° il richiedente possenga tutti gli altri requisiti prescritti dal primo capoverso dell'art. 83, compresi quelli indicati nei numeri 3 e 4 del detto capoverso;

2° risulti dal certificato medico e dalla prova di esame che il richiedente è abile a condurre un determinato autoveicolo opportunamente adattato.

La validità della patente di abilitazione si intende in tal caso esclusivamente limitata all'autoveicolo individuato nella patente stessa per le sue caratteristiche generali come per gli speciali adattamenti in esso introdotti.

Il ministro per le comunicazioni ha inoltre facoltà:

a) di autorizzare caso per caso l'ammissione agli esami per il conseguimento della patente di abilitazione a condurre autoveicoli in servizio pubblico (terzo grado) dei conducenti muniti di patente di primo o secondo grado da meno di sei mesi;

b) di dispensare per determinati tipi di veicoli rimorchi ad un asse dall'osservanza delle disposizioni contenute nel primo capoverso dell'art. 63;

c) di autorizzare caso per caso l'ammissione agli esami di idoneità per il conseguimento della patente di abilitazione di primo grado dei monocoli che possiedono il *visus* dell'occhio non inferiore ad 8/10 raggiunto senza correzione di lenti.

Art. 111.

Ingombro della sede stradale con binario.

I binari delle linee tramviarie urbane, per i tratti che non siano in sede propria e non separati dal carreggio ordinario, devono essere sempre a raso in modo da lasciare tutta la strada accessibile senza difficoltà al carreggio

ordinario. Le relative rotaie dovranno essere a perfetto livello col piano stradale.

Per le linee tramviarie urbane già in esercizio le società esercenti sono tenute, nonostante ogni contraria precedente convenzione, ad uniformarsi a loro cura e spese alla disposizione di cui alla prima parte del presente articolo.

I termini e le modalità per l'esecuzione da parte delle aziende esercenti delle eventuali modifiche agli impianti esistenti, saranno stabiliti, su richiesta degli enti concedenti, dal ministro per le comunicazioni al quale è data facoltà di esonerare in via provvisoria o definitiva le aziende dall'esecuzione delle modifiche per quei tratti di linee per i quali a suo giudizio esclusivo non ne ricorra la necessità.

Nel caso di rifiuto o di ritardo da parte delle aziende tramviarie alle modificazioni degli impianti si procederà d'ufficio a cura degli enti concedenti ed a spese dell'azienda interessata.

Nei casi in cui concorrano speciali esigenze per la circolazione stradale ed i tipi del materiale mobile approvato lo consentano, il ministro per le comunicazioni ha facoltà di prescrivere, su richiesta dell'Azienda autonoma statale della strada, delle provincie o dei comuni interessati, che le tramvie extraurbane e le ferrovie concesse da costruire o già in esercizio nei tratti che si svolgono nell'interno degli abitati o su strade esterne di speciale importanza per il carreggio ordinario e per gli autoveicoli, semprechè non siano in sede propria od in sede separata, abbiano i binari a perfetto livello del piano stradale e che le relative rotaie siano del tipo a gola.

Le aziende dovranno provvedere a loro cura e spese a modificare gli impianti che saranno stabiliti, e nel caso di rifiuto o di ritardo si procederà d'ufficio a cura del Circolo ferroviario d'ispezione ed a spese dell'azienda interessata, in conformità alle disposizioni dell'articolo 202 del Testo Unico approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 112.

Facoltà dei comuni per gli autoveicoli da piazza e da noleggio da rimessa.

È in facoltà dei comuni il dettare prescrizioni per quanto concerne il numero, il tipo e

le caratteristiche degli autoveicoli destinati al servizio pubblico da piazza e per quei servizi pubblici da noleggio, i cui esercenti abbiano le rimesse nell'ambito del proprio territorio. È parimenti in facoltà dei comuni emanare nei loro regolamenti speciali prescrizioni per i servizi suddetti purchè tuttavia non richiedano nuovi accertamenti intesi a verificare il concorso dei requisiti di idoneità fisica, morale e tecnica per i conducenti ovvero a subordinare la circolazione degli autoveicoli stessi a verifiche di carattere tecnico.

Qualora i loro funzionari od agenti ritengano che un autoveicolo non risponda più ai requisiti per i quali ottenne la licenza di circolazione, ne faranno denuncia al Circolo ferroviario di ispezione agli effetti del n. 1 della prima parte dell'art. 81.

Le prescrizioni di cui è menzione nel presente articolo debbono essere preventivamente sottoposte all'approvazione del ministro per le comunicazioni.

TITOLO IV.

DISPOSIZIONI COMUNI AI TITOLI PRECEDENTI

CAPO I.

SANZIONI E NORME DI PROCEDURA

Art. 113.

Violazione dei provvedimenti dell'autorità.

Salvo che sia diversamente stabilito nel presente decreto, chiunque contravviene ai precetti, divieti, condizioni di licenza ed in genere a qualsiasi provvedimento dato dall'autorità nell'esercizio delle facoltà ad essa spettanti a norma del decreto stesso, è punito con l'ammenda da lire cinquanta a lire trecento.

La intimazione delle diffide, dei decreti ed altri atti ordinati dalle competenti autorità per le materie previste nel titolo 1° del presente decreto è fatta dagli agenti dell'autorità da cui proviene l'ordine da intimare.

Art. 114.

Accertamento delle contravvenzioni.

La prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni previste dal presente decreto in qualunque luogo queste si verificano, spetta:

1° ai funzionari tecnici dell'Azienda autonoma statale della strada ed a quelli del Genio civile;

2° ai funzionari dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili;

3° ai funzionari tecnici degli uffici tecnici delle provincie e dei comuni;

4° agli ufficiali, sottufficiali e militi della Milizia della strada istituita con legge 17 maggio 1928, n. 1094;

5° agli agenti giurati dello Stato, delle provincie e dei comuni e agli agenti ferroviari e tramviari indicati nell'art. 27, ultimo capoverso, del Regio decreto 17 giugno 1900, n. 306, e nell'art. 166 del Testo Unico approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

6° agli ufficiali ed agenti della forza pubblica.

Art. 115.

Conciliazioni.

Non si procede contro chi essendo stato colto in contravvenzione alle disposizioni del presente decreto, per le quali sia stabilita la sola pena dell'ammenda in misura non superiore nel massimo a lire duecento, versi immediatamente la somma di lire venticinque quando sia conducente di autoveicoli, e di lire dieci negli altri casi, al funzionario od agente che accerta la contravvenzione. Questi ne rilascia ricevuta staccandola da apposito bollettario.

Per la contravvenzione alle disposizioni della prima parte, del primo e del secondo capoverso dell'art. 56 la somma da versare a norma della disposizione precedente è di lire cinque.

Art. 116.

Redazione dei processi verbali di contravvenzione.

Quando non sia ammessa o non abbia avuto luogo la conciliazione prevista dall'articolo precedente, viene redatto processo verbale di

accertamento della contravvenzione, il quale deve contenere:

1° il giorno e il luogo in cui fu esteso;

2° il nome, cognome, qualità e residenza del verbalizzante;

3° il luogo, il giorno e l'ora in cui la contravvenzione fu elevata;

4° il nome, cognome, il luogo di nascita e il domicilio del contravventore;

5° una succinta enunciazione del fatto costituente la contravvenzione, le circostanze atte a qualificarla, nonché le prove e gli indizi a carico del contravventore;

6° la descrizione degli oggetti costituenti il corpo del reato;

7° le dichiarazioni che il contravventore chieda che siano inserite nel processo verbale;

8° l'indicazione delle intimazioni fatte, e dei provvedimenti adottati, quando ne sia il caso.

Art. 117.

Tramissione e comunicazione dei processi verbali di contravvenzione.

Salvo quanto è disposto per le contravvenzioni in materia di circolazione sulle strade ed aree pubbliche, l'originale del processo verbale di accertamento della contravvenzione è trasmesso al pretore entro tre giorni dall'accertamento stesso.

Copia del processo verbale deve essere trasmessa in pari tempo all'ente cui appartiene la strada ed al prefetto per i provvedimenti di cui all'art. 378 della legge sui lavori pubblici. Il prefetto provvede, sentito il Compartimento della viabilità se si tratti di strade statali, e l'ufficio del Genio civile negli altri casi.

Art. 118.

Oblazione volontaria.

Per le contravvenzioni per le quali il presente decreto stabilisce la sola pena dell'ammenda quale ne sia il massimo, l'imputato può far cessare il corso dell'azione penale, pagando prima del decreto penale di condanna una somma corrispondente al terzo del massimo della pena stabilita per la contravvenzione commessa, oltre le spese del procedimento.

L'oblazione si esegue mediante versamento, presso gli uffici del registro o, se si tratti di contravvenzione ai regolamenti comunali, nelle casse del comune, della somma relativa, su presentazione; quando ne sia il caso, di un certificato del cancelliere della pretura attestante le spese occorse.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche per quelle contravvenzioni, per le quali è ammessa la conciliazione.

Art. 119.

Competenza a giudicare.

La cognizione delle contravvenzioni stabilite nel presente decreto spetta in ogni caso al pretore, il quale, quando in seguito all'esame degli atti e alle investigazioni compiute ritenga di dover pronunciare condanna, vi provvede mediante decreto penale, senza limite di somma.

Nello stesso decreto è disposta, quando ricorra, la sospensione dall'esercizio dell'arte o professione.

In ogni caso il ritiro delle licenze o patenti è di competenza delle autorità che le hanno accordate.

Art. 120.

Massimo dell'ammenda.

Agli effetti dell'applicazione della pena stabilita nel presente decreto e fino a quando non sarà pubblicato il nuovo Codice penale, il massimo della pena, dell'ammenda a norma della prima parte dell'art. 24 del Codice penale vigente non può essere superiore a lire diecimila.

Art. 121.

Provento delle conciliazioni, oblazioni e condanne.

Il provento delle conciliazioni, oblazioni e condanne alle pene pecuniarie è devoluto per intero all'Azienda autonoma statale della strada se trattisi di contravvenzioni da chiunque accertate sulle strade statali.

Per le contravvenzioni accertate su strade non statali è devoluto interamente allo Stato se trattisi di contravvenzioni al presente de-

creto accertato dai suoi funzionari od agenti; è devoluto per metà allo Stato e per metà alle provincie od ai comuni se trattisi di contravvenzioni al presente decreto accertate dai funzionari od agenti delle provincie e dei comuni; è devoluto ai comuni se trattisi di contravvenzioni da chiunque accertate ai regolamenti che essi hanno facoltà di emanare a norma del presente decreto.

Nella città di Roma il provento delle contravvenzioni accertate dai metropolitani è devoluto per intero al Governatorato.

È in facoltà dei comuni stabilire che la riscossione delle ammende comminate per le contravvenzioni ai propri regolamenti abbia luogo con la procedura prescritta per la esazione dei tributi ed a mezzo degli organi a ciò destinati. In tal caso la lista dei contravventori insolubili deve essere comunicata mensilmente al pretore per la conversione delle relative pene pecuniarie a norma del Codice penale.

Il ministro per i lavori pubblici determinerà ogni anno quale parte dei proventi delle contravvenzioni possa essere destinata per la concessione di premi di diligenza alla Milizia stradale, ai funzionari od agenti indicati nell'art. 114, e per la concessione del premio di manutenzione ai capi cantonieri e cantonieri, e quale parte alla Cassa pensioni dei cantonieri stessi.

CAPO II.

SANZIONI PARTICOLARI PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA CIRCOLAZIONE SULLE STRADE ED AREE PUBBLICHE.

SEZIONE I.

RISARCIMENTO DEI DANNI.

Art. 122.

Responsabilità del proprietario e del conducente dei veicoli.

Il danno prodotto a persone o cose dalla circolazione del veicolo si presume dovuto a

colpa del conducente. La presunzione è esclusa soltanto quando questi provi che da parte sua si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse.

Non possono in nessun caso considerarsi come danni di forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo.

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.

Art. 123.

Azione per risarcimento dei danni.

Le azioni per risarcimento dei danni prodotti a persone od a cose dai veicoli circolanti su strade od aree pubbliche possono essere dal danneggiato promosse davanti all'autorità competente, nel luogo ove il danno si sia verificato, purchè non siano trascorsi due mesi dal giorno in cui è avvenuto il fatto che ha prodotto il danno.

Art. 124.

Casi in cui le pene possono essere aumentate.

Salva l'applicazione delle disposizioni del Codice penale sulla recidiva, le pene possono essere aumentate fino al doppio:

1° in caso di recidiva specifica entro 12 mesi dalla precedente condanna;

2° se il contravventore si sia servito di un veicolo che non gli apparteneva e senza l'autorizzazione di chi aveva il diritto di disporne;

3° se la contravvenzione sia connessa con un delitto;

4° quando la contravvenzione sia connessa con quella preveduta nell'art. 32 del presente decreto per non avere il conducente ottemperato all'ordine di fermarsi o per avere reso impossibile, trasgredendo agli obblighi impostigli nel detto articolo, l'immediato accertamento della contravvenzione.

Nei casi contemplati nel presente articolo la

sospensione dall'esercizio della professione da infliggere a norma della prima parte dell'articolo 35 del Codice penale, non può essere inferiore ai mesi due.

Art. 125.

Responsabilità civile per le contravvenzioni.

Per le contravvenzioni punibili con la sola pena dell'ammenda, il proprietario di un autoveicolo è obbligato al pagamento di una somma pari all'ammontare dell'ammenda inflitta al conducente, a meno che egli provi che la circolazione del veicolo sia avvenuta contro la sua volontà.

L'obbligo del proprietario al pagamento della detta somma è subordinato alla condizione che il contravventore sia insolvente. Se anche il proprietario risulti insolvente, si procede contro il contravventore alla conversione della pena dell'ammenda in quella dell'arresto, a norma del Codice penale.

Agli effetti delle disposizioni del presente articolo e dei successivi, quando si tratti di autoveicoli o di rimorchi, è proprietario colui che è iscritto per tale qualità nei registri della Prefettura, quando non sia stato possibile identificarlo con sicurezza all'atto dell'accertamento della contravvenzione.

Art. 126.

Accertamento.

Per accertare le contravvenzioni, quando trattisi di veicoli in corsa o di animali montati, gli ufficiali o gli agenti di polizia giudiziaria devono intimare, nel modo più evidente, agitando in alto le braccia, ai conducenti di fermarsi, a meno che non osti materiale impossibilità.

Art. 127.

Casi nei quali non sono ammesse la conciliazione e la oblazione.

La conciliazione e l'oblazione non sono ammesse quando si siano verificate le circo-

stanze per le quali possono essere aumentate le pene a norma dell'art. 124.

L'oblazione non è inoltre ammessa per le contravvenzioni prevedute nell'art. 32, circa gli obblighi verso i funzionari ed agenti incaricati dell'esecuzione del presente decreto, e nell'art. 70 per chi circoli senza licenza di circolazione.

Qualora la conciliazione avesse avuto luogo o fosse stato eseguito il versamento a titolo di oblazione, l'azione penale ha corso, e le somme pagate rimangono, per il caso di condanna, a garanzia della riscossione delle ammende e delle spese processuali.

Art. 128.

Processo verbale.

Oltre alle indicazioni stabilite nell'art. 116 il processo verbale di accertamento della contravvenzione deve contenere:

1° gli estremi della licenza di circolazione, delle patenti di abilitazioni, o dei documenti equipollenti per gli autoveicoli, e, qualora il contravventore non sia il proprietario, anche il nome, cognome, la nazionalità ed il domicilio di questo. In mancanza di tali dati è sufficiente l'indicazione della targa di riconoscimento. Quando manchi anche la targa, o sia occultata o per qualsiasi causa non riesca leggibile al momento della contravvenzione, sono indicate tutte le possibili caratteristiche del veicolo;

2° l'indicazione del modo e della forma delle intimazioni fatte ovvero la menzione delle ragioni o delle circostanze che hanno eventualmente impedito d'intimare al contravventore di fermarsi.

Art. 129.

Trasmissione e comunicazione dei processi verbali di contravvenzione.

Quando si tratti di contravvenzione per la quale il presente decreto stabilisce la sola pena dell'ammenda e sia ammessa l'oblazione, l'ufficio al quale appartiene il funzionario o l'agente che ha accertato la contravvenzione deve nel termine di giorni trenta dalla data del com-

messo reato trasmettere copia del processo verbale al contravventore, e, nei casi preveduti dall'art. 125, anche al proprietario, sia a mezzo di uno degli agenti indicati nell'art. 114, sia mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno. Il termine per tali comunicazioni non è perentorio quando il conducente od il proprietario non risiedano nel Regno.

Valgono all'uopo le norme in vigore per la notificazione a mezzo della posta degli atti giudiziari in materia penale, sostituito all'ufficio giudiziario l'ufficio al quale appartiene il funzionario o l'agente che ha accertato la contravvenzione.

Tali comunicazioni s'intenderanno in ogni caso come validamente eseguite quando siano state fatte alla residenza dei destinatari, quale risulti dalle indicazioni date dal conducente, o dal proprietario, o, in mancanza, da quelle rilevate dai registri d'immatricolazione esistenti presso gli uffici di prefettura o municipali.

Nei casi preveduti nella prima parte del presente articolo, non appena pervenute le ricevute di ritorno o le relazioni degli agenti che hanno consegnato le copie, l'ufficio al quale appartiene il funzionario o l'agente che ha accertato la contravvenzione trasmette al pretore, per il procedimento, l'originale del processo verbale con i documenti che attestino le eseguite comunicazioni.

In ogni altro caso, l'originale del processo verbale è trasmesso senza altra formalità al pretore subito dopo la sua redazione.

Entro il mese dalla data della comunicazione del processo verbale, il contravventore è ammesso a fare l'oblazione. Se l'oblazione è eseguita entro quarantotto ore dalla data di comunicazione del processo verbale, la somma da pagare a titolo di oblazione è ridotta al sesto del massimo della pena stabilita dal presente decreto per la contravvenzione, oltre le spese del procedimento e delle comunicazioni anteriori.

Art. 130.

Procedura per decreto.

Il pretore pronunzia decreto di condanna trascorso il termine di un mese indicato nell'ultimo capoverso dell'articolo precedente senza che l'oblazione abbia avuto luogo, ovvero

anche prima, quando l'oblazione non sia ammessa.

La condanna alle spese comprende anche quelle occorse per le comunicazioni alle quali l'Amministrazione abbia proceduto a norma delle disposizioni precedenti.

Se era obbligatorio provvedere alle notificazioni del processo verbale di accertamento, e queste non furono eseguite, il pretore pronuncia sentenza di non doversi procedere.

Art. 131.

Norme di procedura relative al proprietario civilmente obbligato per le contravvenzioni.

Nello stesso decreto il pretore dichiara, quando ne sia il caso, la responsabilità a norma dell'art. 125 del proprietario dell'autoveicolo per il pagamento di una somma pari all'ammontare dell'ammenda inflitta al conducente condannato.

Spetta al proprietario la facoltà di fare opposizioni contro il decreto di condanna; l'opposizione ha effetto estensivo rispetto al conducente condannato.

In ogni caso in cui si debba procedere al dibattimento, la citazione del proprietario è ordinata d'ufficio.

CAPO III.

REGOLAMENTI COMUNALI.

Art. 132.

Materia e approvazione.

È data facoltà ai comuni di emanare regolamenti allo scopo di dettare le norme di cui è fatto richiamo in singole disposizioni del presente decreto e ogni altra norma relativa in genere alla circolazione dei veicoli, degli animali e dei pedoni, nell'interno degli abitati in quanto le esigenze della viabilità lo richiedono e purchè tali norme non siano contrari alle disposizioni del presente decreto.

Salvo quanto è disposto nell'art. 112, la approvazione di tali regolamenti spetta al

prefetto sentito il capo del Compartimento per la viabilità ed il direttore del Circolo ferroviario d'ispezione.

Art. 133.

Contravvenzioni.

Per le contravvenzioni prevedute nei regolamenti comunali si osservano le norme di procedura stabilite nei capi precedenti.

CAPO IV.

NORME FINALI E TRANSITORIE

Art. 134.

Esecuzione delle disposizioni contenute nel presente decreto.

Salvo che nel presente decreto non sia diversamente disposto, l'esecuzione delle disposizioni contenute nei titoli primo e secondo del presente decreto è di competenza del ministro per i lavori pubblici e l'esecuzione delle disposizioni contenute nel titolo terzo del presente decreto è di competenza del ministro per le comunicazioni.

Art. 135.

Disposizioni di coordinamento.

Il Governo del Re è autorizzato a coordinare le disposizioni del presente decreto che contengono norme penali con i nuovi Codici penali e di procedura penale.

Art. 136.

Entrata in vigore.

Il presente decreto entrerà in vigore il 1^o febbraio 1929.

Sono abrogati il regolamento approvato con Regio decreto 8 gennaio 1905, n. 24, il Regio decreto 13 novembre 1921, n. 1683, il Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, il Regio decreto 4 agosto 1924, n. 1438, convertito in legge 25 giugno 1926, n. 1213, il Regio decreto

18 settembre 1924, n. 1647, convertito in legge 25 giugno 1925, n. 1262, il Regio decreto 24 maggio 1925, n. 912, convertito in legge 18 marzo 1926, n. 562, il Regio decreto 4 settembre 1925, n. 1751, convertito in legge 18 marzo 1926, n. 562, il Regio decreto 13 agosto 1926, n. 1479, convertito in legge 18 dicembre 1927, n. 2590, il Regio decreto 13 marzo 1927, n. 314, convertito in legge 29 dicembre 1927, n. 2730, il Regio decreto 27 novembre 1927, n. 2445, ed ogni altra disposizione contraria al presente decreto, salvo quanto dispone la legge 1^o marzo 1928, n. 381.

Nulla è innovato alle disposizioni vigenti sulla circolazione delle ferrovie e tramvie nei tratti di strada ordinaria salvo che ne sia fatta espressa menzione nel presente decreto.

Art. 137.

Disposizioni transitorie: patenti di abilitazione.

Le patenti di abilitazione rilasciate a norma delle disposizioni del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, sono equiparate per quanto si riferisce a quelle di primo grado alle nuove patenti di primo e di secondo grado e quelle di secondo grado alle nuove patenti di terzo grado.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto i conducenti di autoveicoli, muniti di patente di primo grado, rilasciata a termini del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, si presenteranno alla Prefettura del luogo di loro residenza per dichiarare se essi intendono che la loro patente sia classificata tra quelle di primo o tra quelle di secondo grado a norma del presente decreto.

La Prefettura regolarizzerà, mediante stampiglia, le patenti assegnandole al primo grado od al secondo grado, in conformità alle dichiarazioni fatte dai conducenti, prendendone nota nei propri registri, o comunicando le notizie occorrenti alla prefettura, la quale aveva rilasciato la patente.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto i conducenti di autoveicoli i quali siano muniti di patente di secondo grado rilasciata a termini del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, si presenteranno al Circolo ferroviario d'ispezione del luogo di loro residenza per ottenere la regolarizzazione delle

loro patenti mediante stampiglia. Si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni precedenti.

Art. 138.

Disposizioni transitorie: autoveicoli.

Per gli autoveicoli che sono in circolazione all'entrata in vigore del presente decreto, le disposizioni della prima parte e del primo capoverso dell'art. 62 saranno osservate a partire dal 1^o maggio 1929. Fino a tale data rimarranno in vigore le norme contenute nell'art. 33 del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 3043.

Gli autoveicoli che all'entrata in vigore del presente decreto non avessero i requisiti indicati negli art. 58 (chiodi contro lo slittamento) e 63 (specchio retrovisivo) potranno continuare a circolare per un anno.

Art. 139.

Disposizioni transitorie: velocipedi con motore ausiliario.

I velocipedi con motore ausiliario, già muniti dai Circoli ferroviari d'ispezione del certificato di accertamento, potranno senz'altro circolare quali motoleggere senza nuovi accertamenti di nessuna specie.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge. I ministri proponenti sono autorizzati a presentare il relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 dicembre 1928 -
Anno VII.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — GIURIATI
— CIANO — ROCCO —
MOSCONI — MARTELLI.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.

TABELLA A.

TABELLA DELLE SIGLE DI INDIVIDUAZIONE DELLE PROVINCE DEL REGNO

Agrigento	AG	Modena	MO
Alessandria	AL	Napoli	NA
Ancona	AN	Novara	NO
Aosta	AO	Nuoro	NU
Aquila	AQ	Padova	PD
Arezzo	AR	Palermo	PA
Ascoli Piceno	AP	Parma	PR
Avellino	AV	Pavia	PV
Bari	BA	Perugia	PU
Belluno	BL	Pesaro	PS
Benevento	BN	Pescara	PE
Bergamo	BG	Piacenza	PC
Bologna	BO	Pisa	PI
Bolzano	BZ	Pistoia	PT
Brescia	BS	Pola	PL
Brindisi	BR	Potenza	PZ
Cagliari	CA	Ragusa	RG
Caltanissetta	CL	Ravenna	RA
Campobasso	CB	Reggio Calabria	RC
Catania	CT	Reggio Emilia	RE
Catanzaro	CZ	Rieti	RI
Chieti	CH	Roma	ROMA
Como	CO	Rovigo	RO
Cosenza	CS	Salerno	SA
Cremona	CR	Sassari	SS
Cuneo	CN	Savona	SV
Enna	EN	Siena	SI
Ferrara	FE	Siracusa	SR
Firenze	FI	Sondrio	SO
Fiume	FU	Spezia	SP
Foggia	FG	Taranto	TA
Forlì	FO	Teramo	TE
Frosinone	FR	Terni	TR
Genova	GE	Torino	TO
Gorizia	GO	Trapani	TP
Grosseto	GR	Trento	TN
Imperia	IM	Treviso	TV
Lecce	LE	Trieste	TS
Livorno	LI	Udine	UD
Lucca	LU	Varese	VA
Macerata	MC	Venezia	VE
Mantova	MN	Vercelli	VC
Massa	MS	Verona	VR
Matera	MT	Vicenza	VI
Messina	ME	Viterbo	VT
Milano	MI	Zara	ZA

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

il ministro per le comunicazioni

CIANO.

TABELLA B.

TABELLA DELLE SIGLE DI INDIVIDUAZIONE
DEI CIRCOLI FERROVIARI DI ISPEZIONE

Ancona	IA	Genova	II
Bari	IB	Milano	IL
Bologna	IC	Napoli	IN
Bolzano	ID	Palermo	IO
Brescia	IE	Roma	IP
Cagliari	IF	Torino	IQ
Catanzaro	IG	Trieste	IR
Firenze	IH	Verona	IS

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

il ministro per le comunicazioni

CIANO.

PRESIDENTE. Questo disegno sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno 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 » (N. 276).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno 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 ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« 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 » (N. 316).

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

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, *segretario*:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1830, portante 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.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « 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 » (N. 322).

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

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, segretario, legge lo stampato n. 322.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Sono convertiti in legge i Regi decreti 26 luglio 1929, n. 1415, 28 settembre 1929, n. 1751 e 14 novembre 1929, n. 1968, concernenti, rispettivamente, l'autorizzazione dell'assegnazione straordinaria di lire 21 milioni al bilancio del Ministero delle colonie, per l'esercizio finanziario 1929-30, per spese varie nelle colonie e variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario medesimo e disposizioni varie.

(Approvato).

Art. 2.

Sono convalidati i Regi decreti 19 luglio 1929, n. 1294, 19 luglio 1929, n. 1295, 28 settembre 1929, n. 1742, 28 settembre 1929, n. 1752, 28 settembre 1929, n. 1817, 28 settembre 1929, n. 1818, 24 ottobre 1929, n. 1924, e 14 novembre 1929, n. 1984, relativi a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1929-30.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge. « 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 » (N. 293).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 ottobre 1929, n. 1902, riguardante l'autorizzazione di una spesa di lire 10,000,000 per l'esecuzione di lavori pubblici in dipendenza dei Patti Lateranensi ».

Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di darne lettura.

VALVASSORI PERONI, segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il 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.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa. Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto per la nomina:

a) di un componente della Commissione per il Regolamento:

Senatori votanti	221
Maggioranza	111

Ebbe voti

il senatore Chimienti	154
Voti nulli o dispersi	11
Schede bianche	56

Eletto il senatore Chimienti.

b) di un commissario per la verifica dei titoli dei nuovi senatori:

Senatori votanti	222
Maggioranza	112

Ebbe voti

il senatore Cagnetta	160
Voti dispersi	8
Schede bianche	54

Eletto il senatore Cagnetta.

c) di tre commissari alla Cassa dei Depositi e Prestiti:

Senatori votanti	222
----------------------------	-----

Ebbero voti:

Il senatore Supino	163
» Zippel	158
» Quartieri	153
Voti nulli o dispersi	14
Schede bianche	48

Eletti i senatori: Supino, Zippel e Quartieri.

Annuncio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Valvassori Peroni di dar lettura di una interrogazione presentata dal senatore Sarrocchi.

VALVASSORI-PERONI, segretario:

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste per sapere:

1° se deve ritenersi esatto nel suo contenuto un comunicato inserito nel «Giornale d'Italia» il 29 gennaio u. s., a richiesta della Sezione

autonoma del Genio civile di Terni (e non anche degli uffici del Genio civile delle altre provincie maggiormente interessate), dal quale apparirebbe che è stato ammesso alla pubblicazione il progetto di una ditta privata « per la sistemazione sia idraulica che forestale del bacino montano del fiume Paglia nelle provincie di Arezzo, Grosseto, Perugia, Siena, Terni e Viterbo »;

2° se dalla pubblicazione di quel progetto e dalla assegnazione del termine di tre mesi « per prendere visione del progetto stesso » (accompagnata dall'esplicito richiamo all'articolo 5 del Regio decreto 29 novembre 1925, n. 2644, che sembrerebbe destinato ad altre applicazioni) possono risentire qualche pregiudizio, diretto od indiretto, i proprietari di terreni del comprensorio, ai quali gli articoli 2 e 3 dello stesso decreto assegnano altri termini, non ancora decorsi, per la legale costituzione del Consorzio e per la presentazione, con diritto di preferenza, della domanda di concessione.

Sarrocchi.

PRESIDENTE. Domani mercoledì seduta pubblica alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 27 settembre 1929, n. 1716, recante autorizzazione di spese per opere pubbliche straordinarie (292);

Modificazioni al Testo Unico delle disposizioni riguardanti l'Unione Militare (342);

Modifica all'organico delle musiche presidiarie di Corpo d'armata (339);

Conversione in legge del Regio decreto 30 dicembre 1929, n. 2211, concernente variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia ed affari di culto, per l'esercizio finanziario 1929-30 (385).

Convalidazione del Regio decreto 2 dicembre 1929, n. 2039, autorizzante il prelevamento di lire 15.000 dal fondo di riserva per le spese impreviste (370).

II. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni 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);

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 con-

validazione 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).

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Riforma del Consiglio nazionale delle corporazioni (355).

La seduta è tolta (ore 19).

Prof. GIOACCHINO LAURENTI

Capo dell'Ufficio dei Resoconti.