

CAMERA DEI DEPUTATI N. 683

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SERVELLO, DELFINO, CALABRÒ, NICOSIA, DE MARZIO ERNESTO,
CRUCIANI, SPONZIELLO, GONELLA GIUSEPPE, GEFTER WONDRICH,
GRILLI, CARADONNA**

Presentata il 10 dicembre 1958

Proroga del termine di entrata in vigore delle norme sulla circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il decreto del Presidente della Repubblica n. 956 del 27 ottobre 1958 ha approvato le norme nuovamente studiate concernenti la disciplina della circolazione stradale. Con l'articolo 2 è stato disposto che tali norme entrino in vigore tre mesi dopo la loro pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e cioè il 29 gennaio 1959.

L'estrema rapidità con la quale le norme contenute nel così detto nuovo « Codice della strada » sono state portate all'esame delle Commissioni parlamentari e degli Enti tecnici direttamente interessati, rapidità per così dire convulsa, che fa contrasto con gli undici anni di tempo in cui le norme stesse sono state meditate, ha avuto per conseguenza che il Parlamento non ha potuto, con opportuni studi, esaminare a fondo un provvedimento che tuttavia tocca gli interessi diretti di milioni di utenti della strada e si ripercuote sulla vita dell'intera Nazione.

Per quanto si debba riconoscere che nelle linee generali il nuovo « Codice della strada » risponde a molte esigenze da tempo rappresentate, bisogna anche convenire che altre norme, introdotte bruscamente nella nostra legislazione sull'argomento e che comportano

addirittura *gravi modifiche ai mezzi di trasporto* — e ci riferiamo soprattutto alle dimensioni degli automezzi per trasporto merci, — non possono essere adottate senza concedere agli interessati il tempo materiale per procedere alle costose modifiche di decine di migliaia di automezzi.

D'altra parte, alcune norme, pure, introdotte improvvisamente nella nostra legislazione, hanno reso perplessi i tecnici più approfonditi della materia e provocato anche, da parte degli interessati — che si contano a milioni — acerbe proteste che sono state espresse immediatamente dalla stampa nazionale.

Ad esempio, la disposizione per cui la *sospensione e revoca della patente di guida* viene affidata alla Autorità politica e cioè ai prefetti appare costituzionalmente dubbia e può divenire perfino un'arma politica nelle mani del partito dominante. In un paese come il nostro, in cui i maggiori mezzi di propaganda, come la radio e la televisione, sono nelle mani del Governo e cioè del partito al potere, sembra veramente inopportuno affidare alle autorità politiche anche la facoltà di sospendere o ritirare la patente di

guida e cioè la possibilità di impedire agli utenti il proprio strumento di lavoro. Le attuali norme concedono tale facoltà al prefetto, sentito semplicemente l'Ispettorato della motorizzazione civile, e cioè un organo dell'Amministrazione che non è certamente in grado di constatare un fatto e di comminare delle pene.

Quella facoltà deve spettare invece unicamente al magistrato, il quale ha mezzi per giudicare imparzialmente e può prosciogliere anche l'imputato da ogni accusa, mentre questi può anche ricorrere in appello, prima che la sua condanna diventi definitiva. Invece, con le modalità prescritte dall'attuale Codice della strada, la sospensione della patente è stabilita immediatamente dal prefetto e l'imputato resta senza il suo mezzo di lavoro, durante un procedimento che, con i sistemi italiani, dura anni ed anni.

Un simile principio non è dunque assolutamente accettabile.

L'attuale « Codice » prevede che una *percentuale dei proventi spettanti allo Stato per oblazioni e condanne a pene pecuniarie*, spetta soprattutto agli appartenenti agli organi della polizia. Questo principio che ricorda le costumanze della polizia borbonica, deve essere integralmente soppresso e non trova alcuna giustificazione né giuridica, né morale. Esso presuppone addirittura che la polizia non faccia il proprio dovere se non è sollecitata da un interesse personale e, per di più, costituisce un incentivo a contestare pene pecuniarie anche nei casi dubbi o addirittura a contestare infrazioni inesistenti, il che è facile, d'altra parte, appunto per le incertezze che riguardano alcuni principi posti dal presente Codice. È da domandarsi, ad esempio, come potrà difendersi un automobilista accusato di aver eseguito un sorpasso in località di « scarsa visibilità »? Che cosa significa « scarsa visibilità »? e quali sono i termini in cui questa scarsa visibilità rende impossibile per legge il sorpasso? Come potranno accertare gli agenti certi limiti di velocità, mentre notoriamente le nostre strade e meno ancora i nostri agenti non posseggono l'attrezzamento specifico per una dimostrazione inconfutabile della contravvenzione?

Tutto ciò apre il campo all'arbitrio, tanto più ripugnante in quanto sottintende l'interesse personale dell'agente a fare aumentare per quanto possibile i fondi costituiti dalle ammende.

Mentre poi è generalmente riconosciuto giusto il principio di non affidare automezzi e motomezzi — che possono convertirsi in strumenti di morte — che nelle mani di persone che diano un minimo di garanzia per età e per conoscenza della guida e delle norme che regolano la circolazione — ma rimane discutibile l'obbligatorietà della patente di guida per motocicli — mentre viene approvato in genere il principio di inasprire le contravvenzioni e le pene per chi infranga le norme e per chi sia responsabile di danni a cose o persone, appare del tutto eccessivo, anzi addirittura *antigiuridico*, il principio di non stabilire alcuna distinzione o graduazione di pena fra il contravventore occasionale e il conducente recidivo od abituale.

In stridente contrasto, poi, con tanta severità di sanzioni, sta un altro esplicito *incitamento al reato*, e cioè la forte attenuazione delle conseguenze penali per chi si dà alla fuga dopo l'investimento! In tutti i Paesi civili il così detto « automobilista fuggiasco » è colpito severamente e senza possibilità di attenuanti dalla legge; da noi, specialmente col nuovo Codice, avviene tutto il contrario.

Era stata promessa la semplificazione dei procedimenti amministrativi, ma questa è completamente mancata, anzi il Codice della strada crea nuove occasioni di *intromissioni burocratiche* e, per di più, la patente di guida che in tutti i progetti esaminati durante undici anni era ritenuta di competenza dell'Ispettorato della motorizzazione, è improvvisamente ritornata, nel testo definitivo, ai Prefetti, disposizione che non esiste in quei Paesi civili che hanno mantenuto l'obbligo di possedere una patente di guida.

In conclusione, onorevoli colleghi, senza elencare altri punti dubbi o contestati delle norme testè emanate, alle quali fra l'altro manca ancora un *regolamento di applicazione*, che è stato promesso, appare evidente la necessità di riparare alla fretta con cui queste norme, tanto lungamente pensate da una commissione composta degli elementi più disparati, sono state portate all'approvazione, stabilendo un *termine interlocutorio*, al preciso scopo di permettere ad una commissione competente espressa dal Parlamento, di riesaminarle alla luce dei rilievi già elevati immediatamente dai competenti e dagli interessati, rilievi dei quali alcuni appaiono a prima vista indubbiamente legittimi e fondati.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Il termine di mesi tre di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, è prorogato di mesi quattro.