

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

64.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 13 AGOSTO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missione:</b>		BAGHINO . . . . .	1032
PRESIDENTE . . . . .	1023	CATELLA . . . . .	1028
<b>Proposte di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):		CIACCI . . . . . 1026, 1027, 1031, 1032, 1033	
Senatori SANTALCO ed altri: Modifica degli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificati dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62 ( <i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (3107);		DAL MASO, <i>Relatore</i> 1024, 1026, 1027, 1029, 1031	
MAGGIONI ed altri: Modifica agli articoli 88 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il testo unico delle norme di circolazione stradale (1669);		MANCINI ANTONIO . . . . . 1027, 1028	
COLUCCI ed altri: Modifica alla legge 14 febbraio 1974, n. 62, che reca modifiche al testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (2947) . . . . .	1024	MARZOTTO CAOTORTA . . . . . 1027, 1031	
PRESIDENTE . . . . .	1024, 1026, 1029, 1030, 1032, 1033	VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . . 1030, 1031	
		VOLPE . . . . .	1031, 1033
		<b>Votazione segreta:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	1033

**La seduta comincia alle 9.**

MAROCCHO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Missione.**

PRESIDENTE. Comunico che ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Miotti Carli Amalia è in missione per incarico del suo ufficio.

**Discussione delle proposte di legge senatori Santalco ed altri: Modifica degli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificati dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62 (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3107); Maggioni ed altri: Modifica agli articoli 88 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il testo unico delle norme di circolazione stradale (1669); Colucci ed altri: Modifica alla legge 14 febbraio 1974, n. 62, che reca modifiche al testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (2947).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Santalco, Martinelli e Santi: « Modifica degli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificati dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62 », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 10 luglio 1974; dei deputati Maggioni, Miotti Carli Amalia, Boldrin e Corà: « Modifica agli articoli 88 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il testo unico delle norme di circolazione stradale »; Colucci, Rizzi, Del Pennino, Beccaria, Aliverti, Froio e Spinelli: « Modifica alla legge 14 febbraio 1974, n. 62, che reca modifiche al testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

L'onorevole Dal Maso ha facoltà di svolgere la relazione.

DAL MASO, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, questa mattina dobbiamo esaminare tre proposte di legge, la cui discussione è stata abbinata in quanto trattano del medesimo argomento, pur essendo leggermente diverse. In particolare, la proposta di legge n. 1669 tratta dello stesso argomento nei confronti della n. 3107, pur fornendo solu-

zioni diverse; la proposta di legge n. 2947 tratta, invece, uno solo degli argomenti presi in esame dalla proposta di legge n. 3107 ((cioè quello dei tassisti).

A mio avviso dovremmo esaminare la proposta che ci è pervenuta dal Senato, la cui approvazione comporterebbe l'assorbimento delle altre due.

La proposta di legge n. 3107 modifica sostanzialmente gli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. Giova premettere che tali articoli erano stati presi in esame da questa Commissione nell'ottobre dello scorso anno ed erano stati modificati con la legge 14 febbraio 1974, n. 62.

Le ragioni delle modifiche alle norme della circolazione stradale erano basate su due concetti: 1) la tutela del lavoro per quanto inerisce al divieto di condurre motocarrozzette, autoveicoli in servizio di piazza e autocarri con peso complessivo superiore a 35 quintali agli ultrasessantacinquenni; 2) l'introduzione di una modifica al testo che era stato proposto dal Governo per quanto riguarda la guida, da parte degli ultrasessantacinquenni, di auto con caratteristiche considerate « sportive ».

Questo secondo aspetto riguardava soprattutto la sicurezza stradale, in quanto la Commissione aveva ritenuto che, per poter guidare auto di notevole cilindrata, occorresse avere anche raggiunto una certa età. Forse il concetto non è stato sufficientemente approfondito in quel momento, dato che successivamente una serie di proteste sono venute da più parti, e anche da organi tecnici, come ad esempio dalla classe medica. Si ritiene infatti che non sia semplicemente il dato anagrafico quello che deve stabilire se un soggetto sia o meno idoneo alla guida, ma piuttosto altri elementi, che debbono essere accertati da un esame medico-psicologico-attitudinale. Ho detto questo a titolo di esame critico e autocritico di quello che è stato l'atteggiamento della Commissione nell'esaminare a suo tempo il disegno di legge. Successivamente, è intervenuto un fatto nuovo, cioè il decreto governativo della fine del novembre scorso, che ha posto alcune limitazioni di velocità sull'intera rete autostradale. Questi elementi nuovi hanno indotto alcuni membri del Senato a presentare una proposta di legge, che ha ottenuto l'adesione del Governo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

quando la nuova iniziativa è stata esaminata dal Senato.

La proposta di legge n. 3107 modifica appunto la legge 14 febbraio 1974, n. 62, nel senso di ripristinare per gli ultrasessantacinquenni la possibilità di poter guidare qualsiasi tipo di veicolo, fatta eccezione per gli autotreni, gli autoarticolati e gli autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico sia superiore ai 200 quintali. Tale possibilità di guida è subordinata ad un esame psico-tecnico e psico-fisico e attitudinale, che deve essere eseguito ogni due anni da parte delle commissioni mediche provinciali previste dall'articolo 81 del nuovo testo delle norme sulla circolazione stradale emanate nel 1959 e modificate con la legge del 14 febbraio 1974, n. 62.

Sembra al relatore che le modifiche proposte possano essere accolte, nel senso che la nostra Commissione nell'ottobre-novembre dello scorso anno forse ha esagerato nel vietare la guida delle autovetture da adibire a servizio pubblico, e soprattutto degli autocarri con portata superiore a 35 quintali, ad una categoria di cittadini che, se si assoggettano all'esame da parte di una competente commissione medica e vengono ritenuti idonei, non si vede perché non possono continuare a svolgere la loro attività. Occorre considerare a questo proposito che, trattandosi quasi sempre di piccoli artigiani, le norme previdenziali attualmente in vigore metterebbero questi cittadini nella condizione di dover interrompere la loro attività e di doversi accontentare della pensione, che attualmente è particolarmente esigua. È questo, forse, l'aspetto della sicurezza e della tutela del lavoro che non è stato sufficientemente tenuto in considerazione dalla nostra Commissione. Infatti, se effettivamente, da un lato, sarebbe giusto che il lavoratore, al compimento del sessantacinquesimo anno di età, potesse godere in pace gli anni che gli restano di vita, d'altra parte giustizia sociale vorrebbe che al lavoratore stesso potesse essere garantita questa tranquillità ed una vecchiaia serena. Ciò non accade certamente con la misera pensione che attualmente viene corrisposta agli artigiani, dopo che hanno compiuto il sessantacinquesimo anno di età.

La proposta di legge che è stata approvata dal Senato e che, come abbiamo detto, ha ricevuto l'adesione del Governo, sembra che possa essere accolta dal relatore.

Gli articoli 2 e 3 di tale provvedimento sono conseguenze delle modifiche dell'attuale normativa apportate dall'articolo 1. Rimane ovviamente invariato il limite degli anni 60 per la conduzione di autocarri, autobus e autotreni adibiti al trasporto di persone.

L'articolo 4, infine, prevede la concessione di una nuova licenza ai titolari che, in seguito all'entrata in vigore della legge 14 febbraio 1974, n. 62, avendo superato il sessantacinquesimo anno di età, si sono visti ritirare tale licenza dalle autorità comunali. Tale licenza dovrà essere concessa anche se dovesse risultare in soprannumero rispetto agli attuali posti di organico.

Questa norma è stata introdotta appunto per dare la possibilità di svolgere nuovamente la propria attività a quei tassisti ai quali era stata ritirata la licenza.

Se la proposta di legge dovesse ritornare, da noi modificata, al Senato, al relatore sembrerebbe opportuno aggiungere alla previsione in essa contenuta anche i titolari di licenza per servizi di noleggio con conducente, ai fini del riottenimento della licenza in questione. Sembra al relatore, infatti, che non siano stati trattati alla stessa stregua i guidatori di taxi e quelli di auto da noleggio con conducente. Anche a questi ultimi, dopo la necessaria visita, dovrebbe essere concessa la facoltà di ottenere nuovamente la licenza da parte del comune, nel caso che fosse stata loro ritirata per aver compiuto i 65 anni di età dopo l'entrata in vigore della legge 14 febbraio 1974, n. 62. A puro titolo di informazione il relatore vuole aggiungere che sono pervenute molte proteste, sia al Senato sia alla Camera dei deputati, da parte dell'Unione tassisti d'Italia, secondo la quale molte migliaia sarebbero stati i tassisti che si sarebbero trovati nelle condizioni di non poter condurre il loro automezzo a seguito dell'entrata in vigore della legge ricordata. Ebbene, i tassisti in Italia sono 16.984, al 31 dicembre 1973: mi pare impossibile che parecchie migliaia di essi abbiano superato il sessantacinquesimo anno di età. Vi sono diversi casi di tassisti che hanno superato il sessantacinquesimo anno di età, ai quali le amministrazioni comunali non hanno rinnovato la licenza. Questa sarebbe quindi un'ottima occasione per spingere le amministrazioni comunali a risolvere un problema che, specie nei grossi centri, dà origine a situazioni di grave disagio. Mi rimetto comunque alla volontà della Commissione, nel caso dovessero essere apportate altre modificazioni al

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

provvedimento, circa la proposta da me più sopra formulata.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Desidero far presente l'esigenza di una rapida discussione, in quanto la Presidenza della Camera ha imposto la sconvocazione delle Commissioni per le ore 11.

**CIACCI.** Sarò telegrafico, data la necessità che abbiamo di partecipare ai lavori dell'Assemblea e in considerazione del fatto che l'argomento è stato già trattato. È un argomento delicato e complesso, ma si presenta in forma abbastanza semplice da poter essere trattato rapidamente. La proposta di legge approvata dal Senato ripara ad un errore che venne commesso dalla maggioranza — se volete, da tutta la nostra Commissione — con la legge 14 febbraio 1974, n. 62, che ha suscitato molte polemiche nel paese, come ha ricordato il relatore. A mio avviso non è tanto un problema di numero di tassisti o di altre persone interessate, quanto di qualità: siamo in materia di diritti soggettivi e anche se vi fossero soltanto dieci persone interessate, esse dovrebbero avere la possibilità di appellarsi ad una legge per tutelare i propri diritti.

La proposta di legge approvata dal Senato ripara sicuramente in gran parte il danno causato dal provvedimento del febbraio scorso. A me sembra però che questa proposta di legge sia ancora insoddisfacente e frammentaria. Voglio accennare al fatto che indubbiamente tutta la materia del codice della strada, attorno alla quale sta lavorando una commissione ministeriale, andrebbe rivista rapidamente anche in rapporto a misure che sono state prese; per esempio, in relazione alla crisi energetica (limiti di velocità e via dicendo). Tutta la materia andrebbe rivista con maggiore respiro e organicità: abbiamo approvato una legge correttiva nel febbraio scorso, adesso, ad agosto, ne approviamo un'altra, ma anche questa — ripeto — è insoddisfacente e insufficiente.

Vorrei limitarmi soltanto a quelle che considero le parti della vigente normativa che dovrebbero essere corrette ulteriormente, anche prendendo in considerazione le proposte che ha formulato il relatore. Poiché l'assemblea di Palazzo Madama tornerà a riunirsi a settembre, non si perderebbe molto tempo ai fini di un'approvazione de-

finitiva del provvedimento anche se appor- tassimo alcune modificazioni in questa sede. Insomma, il problema tempo non esiste, trattandosi di un mese, poco più o poco meno.

Noi completeremo le osservazioni con precisi emendamenti. Per quanto riguarda gli ultrasessantenni, di cui alla lettera b) dell'articolo 1, si tratta, come i colleghi sanno, dei conducenti dei mezzi per trasporto di persone, quindi dei conducenti di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati adibiti al trasporto di persone. Anche in questo caso il problema non è di quantità. Si sostiene che, nella quasi totalità, chi svolge questo lavoro di trasporto di persone è un dipendente di una grande azienda; a me risulta che vi è un numero limitato di aziende di tipo artigiano che effettuano questo lavoro. Si riproduce a questo punto la questione dei tassisti: il numero non ha importanza o ne ha poca se lo si rapporta ad una questione di diritto: anche se fossero soltanto dieci, a quale santo dovrebbero votarsi, se la legge sulla previdenza sociale comporta il pensionamento in un certo modo a 65 anni? Ci troviamo di fronte ad una contraddizione: o approviamo una legge di modifica della normativa sulla previdenza sociale, oppure ne approviamo un'altra di modifica del codice della strada, per permettere a questi lavoratori di svolgere l'attività necessaria per procacciarsi i mezzi di sussistenza.

**DAL MASO, Relatore.** L'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, limitava la possibilità di guidare i veicoli cui si riferisce l'onorevole Ciacci a sessanta anni. In questo caso vi è una questione di sicurezza stradale: noi affidiamo ad un autista di questi veicoli l'incolumità di sessanta o settanta passeggeri.

**CIACCI.** Lo so perfettamente, ho davanti a me il testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. A questo punto vorrei sapere che differenza c'è fra un veicolo che trasporta persone e un automezzo, un autotreno, un autoarticolato che percorre l'autostrada e che trasporta anche dei carichi speciali, a volte degli esplosivi; un autotreno del genere può benissimo, se guidato male, urtare contro un

autobus carico di viaggiatori! La differenza è veramente sottile. È chiaro che non si può permettere ad un sessantacinquenne di guidare automezzi che possono diventare pericolosissimi — e sapete perfettamente quanti incidenti accadono con gli autotreni — e negare questo diritto a chi guida un autobus. È una questione che interessa l'uguaglianza del cittadino di fronte alla legge; è un problema concreto di condizioni di lavoro e di assistenza del lavoratore. A questo proposito presenterò un preciso emendamento.

L'altra osservazione riguarda i ventunenni. A questo proposito all'articolo 1 si dice che « il minore degli anni 21 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 centimetri cubici è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15 mila a lire 50 mila ». Intanto occorre dire che l'entità della sanzione è sproporzionata per difetto nei confronti del reato che si vuole perseguire.

Voglio poi sollevare la questione dei diciottenni. In proposito si obietterà che chi guida una motocicletta di cilindrata superiore, è un « figlio di papà » e che il gruppo comunista difende i « figli di papà ». Non è questo il problema: vi possono essere anche degli operai che vogliono provare il gusto di andare in motocicletta, così come altri operai vanno in automobile; anche in questo caso, però, siamo di fronte ad un delicato problema di diritti. Noi ci avviciniamo alla concessione del diritto di voto ai diciottenni, della quale sta discutendo la Commissione affari costituzionali. Mi sembra che tutti i gruppi siano orientati a concedere, alla ripresa dei lavori parlamentari, tale diritto e forse nella primavera prossima i giovani di 18 anni voteranno, e giustamente. I giovani di 18 anni, comunque, prima di poter votare hanno il diritto di arruolarsi nell'esercito, nei corpi speciali, nella marina, nell'aviazione; possono anche guidare un reattore, a 18 anni e mezzo. A 18 anni si può fare testamento. Ora, come si può sostenere che un giovane può arruolarsi, guidare un carro armato o un aereo, andare in marina, fare testamento, ma non può guidare una motocicletta?

DAL MASO, *Relatore*. Questo giovane non può guidare una motocicletta con cilindrata superiore ai 350 centimetri cubici.

MANCINI ANTONIO. Ne muoiono già troppi!

GIACCI. Questo è un atteggiamento repressivo. Stiamo discutendo, in fondo, di un argomento di poco conto, ma dalla discussione emerge un atteggiamento paternalistico verso i giovani, i quali non avrebbero senso di responsabilità. Di fronte ad un atteggiamento di questo genere vi sono realtà ben diverse. Secondo il codice della strada e l'articolo modificato con la legge 14 febbraio 1974, n. 62, quei giovani hanno il diritto di guidare autocarri, autoveicoli per trasporti specifici, autotreni, autoarticolati e autosnodati. Anche in questo caso ci troviamo di fronte ad una contraddizione; il codice della strada dice infatti, all'articolo 79, lettera d), che occorrono diciotto anni per guidare veicoli a motore diversi da quelli indicati nella lettera c), che sono appunto i motoveicoli con cilindrata superiore a 125 centimetri cubici, se non trasportano persone.

Mi sembra che non sorga una questione di ordine economico o di ordine sociale, perché con la motocicletta che ha cinquecento centimetri cubici di cilindrata non si va a lavorare. È la questione di diritto che va considerata. Questo divieto è offensivo per le giovani generazioni, per i diciottenni, per uomini che sono ritenuti già maturi per il diritto di voto e per svolgere tutta una serie di attività. Fra l'altro, se scoppiasse una guerra, anche i non maturi per guidare una motocicletta andrebbero a combattere!

Non insisterò in prosieguo nella illustrazione dei nostri tre emendamenti, che presento sin da ora alla Presidenza, dicendo, in definitiva, che sono d'accordo anche con quanto ha detto il relatore per quanto riguarda l'aggiunta delle parole « di noleggio con conducente » agli articoli 2 e 4.

MARZOTTO CAOTORTA. Io ritengo che, se dovessimo cominciare a perfezionare questo provvedimento, non finiremmo più. Si tratta di una di quelle situazioni nelle quali occorre prendere decisioni in base a principi generali.

Semmai avrei la preoccupazione di ricostruire come mai la Commissione, dopo ponderoso esame e lunga discussione, aveva deciso certe restrizioni ai titolari delle patenti. Ebbene, lo aveva fatto non per motivi repressivi o oppressivi, ma per chiari motivi di difesa della sicurezza pubblica. D'altra parte, si tratta di mezzi di trasporto molto potenti, che di solito corrispondono anche a mezzi economici notevoli; non si trattava certamente di tutelare casi penosi

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

o necessità di lavoro, ma casi di persone che potevano permettersi il lusso di poter scorrazzare ad alte velocità, che possono diventare pericolose se non si ha il pieno uso delle capacità fisiche. Questo è stato il motivo per il quale abbiamo preso quella decisione.

In questa sede ci viene fatto notare che dopo i 65 anni la capacità fisica in certi casi può essere ancora piena, per cui si propone di controllarla, magari più spesso, permettendo a certe persone la guida di certi tipi di autoveicoli. Per questo ordine di considerazioni, accetto un ripensamento in questo senso, ma non andrei più in là. Anzi, accetto questo ripensamento a condizione che esso porti a restringere ulteriormente il testo approvato dal Senato: dopo i 65 anni si fa presto ad avere un cambiamento dello stato generale, psichico e nervoso, per cui è necessario, per la proroga della patente, il controllo annuale dello stato di salute.

A questo punto si tratta di vedere se vogliamo modificare ulteriormente la proposta di legge, rimandandola al Senato, oppure se vogliamo, per altre considerazioni che attendo di conoscere dai miei colleghi e dal Governo, lasciare le cose come stanno, mantenendo la visita biennale, anche se vi è il rischio che ciò sia fatale per alcuni pedoni.

CATELLA. Sono del parere dell'onorevole Marzotto Caotorta per quanto riguarda l'intensificazione della periodicità della visita medica: quello che conta agli effetti della guida di un mezzo potente è il controllo fisico. A mio avviso, però, occorrerebbe una patente differenziata per accedere a mezzi veloci e potenti, dopo che il richiedente per un certo numero di anni ha guidato mezzi meno potenti.

Sono d'accordo con l'onorevole Ciacci per quanto riguarda il divieto ai diciottenni di guidare motociclette con cilindrata superiore ai 350 centimetri cubici. In proposito occorre dire che vi sono motociclette di 250 centimetri cubici che hanno delle prestazioni superiori, per quanto riguarda la velocità, ad alcune motociclette che hanno una cilindrata di 500 centimetri cubici. Insomma, bisognerebbe allora prendere in considerazione la velocità massima e non la potenza. Alcune motociclette di 200 centimetri cubici di cilindrata raggiungono tranquillamente i 200 chilometri orari. Inoltre, chi ha esperienza del mondo del motociclismo sa

che gli incidenti più gravi non capitano in genere a coloro i quali sono arrivati gradualmente alla guida delle moto veloci di grossa cilindrata, ma a coloro i quali si avvicinano inizialmente al mezzo e sono preda dell'entusiasmo di guidare con una certa dinamica e una certa aggressività. E successivamente che si arriva a guidare il mezzo più potente e più veloce. Il ragazzo comincia a guidare una motocicletta più piccola e più economica; soltanto quando si è fatto le ossa, come suol dirsi, passa alla motocicletta più veloce e più potente.

Sotto questo profilo, il divieto non è giusto. Debbo precisare che, poiché il collega onorevole Ciacci ha parlato di aviazione, il brevetto per pilota può essere preso a 16 anni, mentre sui reattori si può volare a 17 anni: in tutti i paesi del mondo questi sono i limiti entro i quali si può guidare gli aerei. D'altra parte, noi desideriamo che i giovani diventino cittadini maturi e completi, ma poi togliamo loro queste possibilità, trascurando oltretutto di considerare un altro elemento e cioè che a quell'età i giovani si formano proprio grazie all'esercizio sportivo. Se escludiamo i giovani di quell'età dalla guida delle motociclette veloci, li tagliamo fuori dalle competizioni internazionali. D'altra parte, vietare la guida di certi mezzi ad un giovane di venti anni e permettere di guidare lo stesso mezzo a sua madre, di 45 anni, è illogico e irrazionale. Per questi motivi sono contrario a queste limitazioni.

MANCINI ANTONIO. Non possiamo interpretare queste limitazioni come una menomazione della libertà individuale e come la creazione di una categoria di cittadini con minori diritti degli altri: sicuramente questa concezione è contraria alle nostre convinzioni ugualitarie e ripugna alla nostra coscienza di democratici. Questa concezione, allora, dovrebbe valere anche nei confronti di coloro i quali hanno superato i 60 o i 65 anni. Non vedo perché un impedimento di natura psico-fisica debba essere preso in considerazione per gli ultrasessantenni, e non possa esserlo nei confronti di coloro i quali non hanno 21 anni, in condizioni se non simili, simmetriche. Tutto ciò non vuol dire sicuramente ridurre i diritti dei giovani nella sfera generale, ma limitare, nel loro interesse e nell'interesse dei pedoni e di tutti i cittadini, la facoltà di far uso di mezzi sproporzionati alle condizioni psichiche dei giovani. È vero,

infatti, che i riflessi dei giovanissimi sono più pronti di quelli delle persone anziane, ma è pur vero che i giovani hanno un minor controllo dei freni inibitori. Quando si stabilisce che un giovane, al disotto dei 18 anni non è maggiorenne, ciò è in relazione alle sue capacità di autocritica, non alle condizioni fisiche, che possono essere senz'altro efficienti, o alla preparazione culturale, che è tale da permettere al giovane di fronteggiare le esigenze della vita. Un giovane di 16 anni può avere una maturità intellettuale e intellettuale superiore a quella di un uomo di 40 o di 60 anni. Tutto ciò dipende infatti dal patrimonio personale di intelligenza, dall'ambiente in cui il giovane è vissuto, dagli studi compiuti; tutte queste condizioni, tuttavia, non hanno consigliato di parlare di maggiore età al disotto dei 18 anni. Evidentemente si ritiene che l'età abbia un collegamento diretto con le capacità di autocritica del giovane.

Inoltre, se consideriamo le statistiche, secondo le quali gli incidenti motociclistici sono enormemente più frequenti e più gravi, tenuto conto del più alto numero di motocicli esistenti rispetto al numero dei mezzi automobilistici — e si tratta di incidenti che riguardano soprattutto i giovani — abbiamo il dovere di procedere con estrema cautela nell'esame di questo provvedimento.

D'altronde, se dovessimo considerare l'aspetto sportivo, dovrei dare ragione all'onorevole Catella. Ma questo è un aspetto secondario, tanto più che lo sport motociclistico e automobilistico può essere considerato tale soltanto in quanto è esposizione al rischio, per spirito edonistico; non si tratta certamente di uno sport nel senso tradizionale di impegno di forze fisiche e psichiche volte a superare, attraverso il dominio del proprio corpo e dei propri muscoli, determinate difficoltà e a primeggiare nelle competizioni. In questo senso, allora, lo sport sarebbe anche il totocalcio o l'andare da tifosi negli stadi. Lo sport che va protetto, in definitiva, è molto diverso da quello automobilistico e motociclistico.

Escluso il problema sportivo, bisogna dire che le motociclette da 300 e più centimetri cubici di cilindrata sono strumenti molto potenti, tali da essere considerati eccessivi sicuramente anche per giovani al disotto dei 21 anni. Parlo di questa età, perché è convinzione generale che oltre i 21 anni l'uomo non migliora più nelle sue capacità fisiche e intellettive. È una convinzione che probabilmente non è neppure

fondata, ma è universale e non la possiamo rinnegare. Dare a questi giovani motociclette ancora più potenti, vuol dire esporli ad un rischio maggiore, il che può essere evitato, tanto più che nessuno scopo pratico può essere perseguito con moto superiori a quelle previste dalla proposta di legge che ci apprestiamo ad approvare.

Sono quindi del parere di non modificare il provvedimento che ci è pervenuto approvato dal Senato, anche perché siamo in un settore dove tutto è estremamente opinabile; quando noi modifichiamo un provvedimento che ci perviene dal Senato per riparare ad un errore tecnico o di valutazione oggettiva, esercitiamo un nostro diritto costituzionale; quando però sostituiamo ad una valutazione discrezionale del Senato, una nostra valutazione ugualmente discrezionale, facciamo opera di emulazione, dalla quale potrebbe nascere non dico una spirale di rappresaglia e neppure di ripicca, ma di riconsiderazione e di riconferma del proprio punto di vista da parte dell'altro ramo del Parlamento, il che renderebbe difficile l'attività legislativa.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**DAL MASO, Relatore.** Onorevole presidente, desidero replicare brevemente agli interventi degli onorevoli Ciacci e Catella, mentre mi associo completamente alle considerazioni espresse dall'onorevole Antonio Mancini.

Per quanto riguarda il divieto di rilascio delle patenti di guida degli autobus agli ultrasessantenni, debbo ricordare che esso era già previsto dal codice della strada e che — come è stato detto nel corso della discussione che abbiamo fatto sul precedente progetto di legge su questo argomento — è sempre possibile la sostituzione fra l'autista e il bigliettaio, in modo da sistemare i pochi casi di personale dipendente da aziende artigiane. Nelle aziende municipalizzate o nei grandi complessi, infatti, l'ultrasessantenne può essere adibito senza problemi ad altri lavori. Anche nelle piccole aziende, comunque, è possibile destinare gli ultrasessantenni alle mansioni di bigliettaio oppure ad altri lavori nelle autorimesse. È chiaro che un ultrasessantenne può trovarsi nelle condizioni le più idonee possibili per attendere alla guida di un automezzo adibito al trasporto di persone.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

Entriamo ora nell'argomento dell'età. In proposito abbiamo detto che il problema comincia a diventare difficile, se il discorso viene spostato sulla limitazione o repressione, oppure sulla maggiore o minore permissività. È chiaro comunque che un limite bisogna porlo, altrimenti dovremmo permettere a tutti di guidare qualsiasi mezzo, in altre parole, togliere tutte le limitazioni che esistono nel codice della strada. Tali limiti sono stati imposti a ragion veduta, anche se è indubbio che vi possono essere ultrasessantenni in perfette condizioni psicofisiche, tali comunque da permettere loro di guidare qualsiasi mezzo, nonché giovani quattordicenni ugualmente in grado di poter guidare qualsiasi mezzo. Un certo limite, però — ripeto — deve essere imposto, anche se si sostiene che il ventunenne che abbia esperienza di guida di motoveicoli di cilindrata inferiore a quella vietata, possa essere in possesso dei requisiti fisici e psichici necessari per condurre automobili e motociclette di cilindrata superiore. Nella precedente discussione abbiamo insistito appunto sul fatto che i tre anni di tempo imposti per conseguire l'abilitazione alla guida di mezzi più potenti avrebbero dovuto mettere i giovani nelle condizioni di potersi esercitare per un certo periodo. Questo è il motivo per cui abbiamo stabilito questo periodo di tre anni o più dal conseguimento di un certo tipo di patente, per accedere alla guida di automobili o motociclette di maggiore cilindrata.

È chiaro che non tutte le macchine o motociclette di grossa cilindrata sono più pericolose di altre di minore cilindrata, però non possiamo non accedere al principio che una motocicletta di 500 o di 750 centimetri cubici rappresenta un pericolo maggiore nei confronti di una motocicletta di 350 centimetri cubici.

In conclusione, la norma stabilita dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62, è valida e dovrebbe permanere nella nostra legislazione, pur senza disconoscere che alcuni giovani al disotto dei 21 anni di età possono avere i requisiti per guidare motociclette di cilindrata superiore ai 350 centimetri cubici. Anche prescindendo da un eventuale interesse sportivo di alcuni giovani, credo che la considerazione della sicurezza del traffico e della garanzia della incolumità di tutti gli utenti della strada, debba prevalere su ogni altra, anche a costo di ingenerare in alcuni la sensazione, del tutto soggettiva, di essere ingiustamente esclusi dalla guida di certi

veicoli, sulla base della permanenza di tale norma.

Sentiremo ora le richieste del Governo, anche se mi sembra che da più parti sia stato sollecitato il mantenimento del testo approvato dal Senato.

Io sono del parere — salvo che il Governo ritenga di poter accedere ad alcune proposte di modificazioni che sono state avanzate — di mantenere il testo approvato dal Senato per quanto riguarda le patenti di guida delle motociclette. Se il testo dovesse essere modificato, allora si potrebbero apportare altre modifiche di limitata entità, come quella concernente gli autonoleggi con conducente e l'altra relativa alla visita annuale, anziché ogni due anni. Sono modifiche, comunque, di importanza minore rispetto a quelle suggerite dall'onorevole Ciacci.

In conclusione, il mio atteggiamento dipende da quello che assumerà il Governo e dalle intenzioni della Commissione.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si richiama alle argomentazioni addotte dal relatore, che condivide, e raccomanda l'approvazione del provvedimento nel testo pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Propongo che sia scelta come testo base per la discussione la proposta di legge n. 3107, già approvata dal Senato.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Do lettura del primo articolo:

#### ART. 1.

I commi terzo e settimo dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti rispettivamente dai seguenti:

« Chi guida veicoli a motore non può avere superato:

a) anni 65 per guidare autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico sia superiore a 200 quintali;

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

b) anni 60 per guidare autobus, autocarri, autotreni, autocaricati, autosnodati, adibiti a trasporto di persone ».

« Il minore degli anni 21 che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento della somma da lire 15 mila a lire 50 mila ».

Gli onorevoli Ciacci e Damico hanno presentato i seguenti emendamenti:

*All'articolo 1 premettere il seguente comma:*

« Alla lettera g) dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sostituire le parole "anni 21" con le parole "anni 18" »;

*Al comma unico dell'articolo 1, lettera b), sostituire le parole: « anni 60 », con le parole: « anni 65 »;*

*Sopprimere l'ultima parte dell'articolo 1.*

L'onorevole Ciacci ha già illustrato tali emendamenti durante la discussione sulle linee generali.

DAL MASO, *Relatore*. Il primo emendamento dovrebbe essere diversamente formulato. Occorrerebbe infatti, caso mai, modificare la lettera d), laddove è stabilito il divieto per i diciottenni di guidare motociclette di cilindrata superiore ai 350 centimetri cubici, ma in tal caso tanto varrebbe modificare tutto e ritornare al testo originario. Il mio parere è quindi contrario a questo come agli altri due emendamenti.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi associo al parere espresso dal relatore.

CIACCI. Nonostante il parere contrario del relatore e del Governo, insistiamo per la volazione degli emendamenti.

MARZOTTO CAOTORTA. Debbo a questo punto fare una dichiarazione di voto a nome del mio gruppo.

Ci rendiamo conto di queste richieste ed esigenze, che sono circolate anche nel paese; in molte riviste sportive specializzate siamo

stati fatti oggetto, noi membri della Commissione, anche di attacchi personali. Non posso non rilevare quindi la facile popolarità che si acquista rendendosi interpreti di certe richieste. Debbo far notare però che il nostro voto, che sarà contrario agli emendamenti presentati dall'onorevole Ciacci, si ispira ad una responsabile presa di coscienza, di cui ci facciamo carico anche a rischio di creare scontenti e di essere impopolari in certi ambienti, che però non sono certamente ambienti popolari. Si tratta di ambienti, infatti, della gente-bene, tanto per intenderci, i quali ci fanno carico della nostra durezza. Io affermo che, come legislatori, dobbiamo mantenere questa posizione che abbiamo esaurientemente motivato nella precedente discussione. Per gli stessi motivi addotti allora, per ragioni di sicurezza generale e per gli argomenti illustrati dai colleghi, dal relatore e dal Governo (fra l'altro, vi è anche la necessità di non rischiare di rinviare più volte il provvedimento da un ramo all'altro del Parlamento), è opportuno che il provvedimento sia approvato nel testo del Senato. Siamo pertanto contrari agli emendamenti presentati dai colleghi del gruppo comunista.

VOLPE. Debbo rendere una dichiarazione di voto a titolo personale. Voterò, in base al mio pensiero e alla mia coscienza, contro questi emendamenti, nei quali la democrazia non c'entra per niente. È stato invocato il principio democratico a proposito della possibilità da parte dei diciottenni di guidare motociclette di una certa cilindrata. In questo caso la democrazia — ripeto — non c'entra per niente.

CIACCI. Infatti è lei che per primo parla di democrazia: io non ne ho parlato.

VOLPE. Io ho parlato sempre di democrazia, ne ho parlato anche prima e non dopo certi eventi.

Qui la democrazia o il paternalismo non c'entrano. C'entra, invece, il senso di responsabilità: un giovane ha sì i riflessi più vivaci, più pronti di una persona matura, ma non ha lo stesso senso di responsabilità. La settimana scorsa ho visto morire due ragazzi a dieci passi da me. Per questo voterò contro questi emendamenti.

Il mio voto sarà contrario anche per quanto riguarda l'emendamento relativo agli ultrasessantenni. È infatti giusto rendere per essi annuale la frequenza del controllo.

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

In conclusione, dichiaro che voterò contro gli emendamenti presentati.

BAGHINO. A mio avviso, quando si propongono certi emendamenti, bisogna anche considerarne i riflessi sul piano sociale. Oltre alle misure di sicurezza, bisogna rilevare che in questo caso si tratta di motociclette di oltre 350 centimetri cubici, quindi di motociclette che costano molto, e che pertanto non sono accessibili a tutti. Non esiste, quindi, un problema sociale, che è presente invece nella questione del voto ai diciottenni, che ha appunto un profondo significato sociale. In conclusione, voterò contro gli emendamenti presentati dai deputati del gruppo comunista.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Ciacci-Damico, contrari relatore e Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il secondo emendamento Ciacci-Damico, contrari relatore e Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 1, del quale gli onorevoli Ciacci e Damico hanno chiesto la soppressione, contrari il relatore e il Governo.

(È approvato).

L'emendamento Ciacci-Damico si intende, pertanto, respinto.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo della proposta di legge n. 3107.

(È approvato).

Poiché agli articoli successivi non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 2.

Il comma terzo dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 3 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

« L'accertamento delle condizioni psico-fisiche, psico-tecniche ed attitudinali è effet-

tuato da Commissioni mediche provinciali nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico non sia superiore a 200 quintali, macchine operatrici;

c) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;

d) di coloro per i quali è fatta richiesta dal Prefetto o dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

(È approvato).

## ART. 3.

Al quarto comma dell'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e modificato dall'articolo 6 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è aggiunto il seguente periodo:

« Detto accertamento biennale dovrà effettuarsi anche nei confronti di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di cose, il cui peso complessivo a pieno carico non sia superiore a 200 quintali, macchine operatrici ».

(È approvato).

## ART. 4.

I titolari di servizi da piazza ai quali, per effetto del disposto di cui all'articolo 1 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sia stata revocata la licenza hanno diritto ad ottenere nuovamente la licenza stessa, anche in soprannumero, rispetto alla dotazione organica esistente nel comune.

(È approvato).

CIACCI. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione del provvedimento nel suo

## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 AGOSTO 1974

complesso perché, mentre esso accoglie alcune esigenze, ne respinge altre, come quelle che noi abbiamo sostenuto per quanto riguarda i sessantenni e i diciottenni. Per quanto riguarda questi ultimi, forse è sfuggito ai colleghi il fatto che si arriva a questa età dopo gli anni precedenti e che si arriva a guidare un motore a 14 anni. Vi è quindi una progressione, una educazione progressiva. Un medico come l'onorevole Volpe dovrebbe riconoscere questo. Vi è quindi un problema di educazione, più che di repressione.

**VOLPE.** La repressione non c'entra.

**CIACCI.** Non c'entra la democrazia, onorevole Volpe, nel senso che intende lei. Ripeto che ci asterremo dalla votazione finale.

**PRESIDENTE.** La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori Santalco ed altri: « Modifica degli articoli 79, 81 e 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificati dalla legge 14

febbraio 1974, n. 62 » (*Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (3107):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	17
Astenuti . . . . .	11
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	16
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

Risultano, pertanto, assorbite le concorrenti proposte di legge Maggioni ed altri (1669) e Colucci ed altri (2947).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Catella, Dal Maso, Di Leo, Fortuna, Guerrini, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Pezzati, Russo Ferdinando e Volpe.

*Si sono astenuti:*

Ballarin, Carri, Ceravolo, Ciacci, Damico, Fioriello, Foscarini, Guglielmino, Korach, Scipioni e Skerk.

*È in missione:*

Miotti Carli Amalia.

**La seduta termina alle 10,5.**

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI**

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO