

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

LXVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	679
Disegno di legge (Discussione):	
Norme per le segnalazioni visive dei velocipedi (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2560)	
PRESIDENTE	679, 681, 682, 684, 685, 687
VERONESI, <i>Relatore</i>	679, 681, 683, 685, 686, 687
GERVONE	681, 682
DI NARDO	681
PERLINGIERI	681
SEDATI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	681, 683, 684, 685, 686
GREZZI	682, 683, 685
GUARIENTO	683
PASINI	683
MAGNO	686, 687

La seduta comincia alle 9,50.

SANZO, *Segretario*, da lettura del processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Angelucci Nicola e Guglielminetti.

Discussione del disegno di legge: Norme per le segnalazioni visive dei velocipedi. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2560).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per le segnalazioni visive dei velocipedi », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Governo, ritenendo che il provvedimento debba avere una formulazione diversa da quella già approvata dal Senato e debba contenere anche norme per i veicoli a trazione animale, ha preparato e trasmesso un nuovo testo, integralmente sostitutivo di quello approvato dal Senato. Questo nuovo testo è quello che io ho fatto distribuire ciclostilato a tutti gli onorevoli colleghi.

L'onorevole Veronesi ha facoltà di svolgere la relazione.

VERONESI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il nuovo testo proposto dal Governo differisce dal precedente, approvato dal Senato, anzitutto perché introduce norme riguardanti i veicoli a trazione animale che nel primo testo non figurano in modo assoluto. Per quanto riguarda le norme concernenti i velocipedi l'impressione mia è che si sia sfrondata e semplificato forse un po' troppo rispetto al primo testo. L'articolo 1, che riassume tutte quante le norme riguardanti i velocipedi, parla, infatti, di « due freni indipendenti ad azione pronta ed efficace, e non è questa una

novità, e, per quanto riguarda le segnalazioni acustiche, di « un campanello », e non è neppure questa una novità. Nel primo testo si precisava che il campanello dovesse « essere avvertito almeno a 30 metri di distanza », mentre qui si dice. « un campanello », punto e basta.

Per le segnalazioni visive, che era il punto di maggiore interesse, nel vecchio testo si richiedeva: « anteriormente un fanale a luce bianca o gialla non abbagliante », e qui si parla di « luce bianca o gialla » e, in sostanza è uguale, però, si aggiungeva: « posteriormente di un fanale a luce rossa e di un dispositivo a luce riflessa rossa », mentre qui si legge: « « posteriormente di una luce rossa o di un dispositivo a luce riflessa rossa ». Questo o, io non so se sia scientemente messo al posto di e come c'era prima; posso, però, dire che la mia esperienza di ciclista e di automobilista mi fa ritenere che l'attuale catarifrangente serve poco o niente e, quindi, se indicando questo « dispositivo a luce riflessa rossa » si intendesse dire l'attuale catarifrangente, sarebbe assolutamente impossibile, secondo me, dichiararsi soddisfatti.

Diverso sarebbe se il decreto del Ministro per i lavori pubblici, di cui all'ultimo comma dell'articolo relativo ai velocipedi, nel determinare le caratteristiche del dispositivo di segnalazione visiva, dicesse che il catarifrangente, il dispositivo a luce riflessa rossa, deve essere di date dimensioni, per esempio, di centimetri 10 per 10, ovvero del diametro non inferiore ai 10 centimetri.

Insomma, se dovesse restare la dizione come dal testo sostitutivo proposto dal Governo, vale a dire l'alternativa fra la luce rossa e il dispositivo a luce riflessa rossa, e non già la contemporaneità delle due cose come richiesto dal precedente testo del disegno di legge approvato dal Senato, io chiederei all'onorevole rappresentante del Governo di voler dare assicurazioni nel senso che, allorché si provvederà ad emanare il decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dei trasporti relativamente alle caratteristiche e alle modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva, queste caratteristiche assolutamente non siano le caratteristiche dell'attuale catarifrangente, che, ripeto, è assolutamente insufficiente.

Per quanto riguarda il dispositivo sui pedali a luce riflessa arancione, la disposizione è uguale nei due testi ed essa mi sembra assai efficace, per quanto ne possiamo sapere dall'esperienza che è stata fatta all'estero. Altra osservazione. Nel testo approvato dal Senato,

all'articolo 1, primo comma, è precisato che le norme del disegno di legge vanno applicate pure ai velocipedi e ai tricicli anche con motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cmc. Nel nuovo testo non si parla di questi, ma solamente dei velocipedi. Ci sarebbe, pertanto, da sapere se il nuovo Codice della strada, dal quale può darsi siano state stralciate le norme di cui abbiamo finora parlato circa i velocipedi, in altre parti preveda anche norme riguardanti questi altri veicoli con motore ausiliario. È probabile, ma meriterebbe che la cosa fosse accertata, altrimenti si avrebbe una regolamentazione per i velocipedi senza averne una per questi altri veicoli che sono assimilabili ai velocipedi.

Circa la determinazione delle caratteristiche tecniche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva la norma relativa è semplificata nel nuovo testo, in quanto il previsto decreto non è più ad emanazione del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dei trasporti, ma semplicemente del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dei trasporti.

Ancora. Non sono di molto cambiate le norme concernenti i corridori.

Circa l'entrata in vigore, mentre nel testo approvato dal Senato, essa è prevista un anno dopo la pubblicazione della legge sulla *Gazzetta Ufficiale*, nel nuovo testo, invece, tale termine è ridotto a tre mesi, con una notevole riduzione, quindi, del periodo intercorrente tra l'emanazione delle norme e la loro applicazione. In proposito, faccio notare che l'industria deve poter avere il tempo di attrezzarsi per la fabbricazione di questi nuovi elementi o dispositivi a luce riflessa e a luce arancione per i pedali, i quali ultimi addirittura non esistono ancora in Italia, dove attualmente non si usano. La situazione si aggrava se si considera che il decreto interministeriale che deve fissare le caratteristiche dei dispositivi può subire ritardi nella sua emanazione. Insomma, secondo me, questi tre mesi può darsi che siano pochi. E, tuttavia, io sono contrario a proporre un maggior termine, in quanto sono sempre stato contrario al prolungarsi della attuale situazione.

Per quanto riguarda le norme relative ai veicoli a trazione animale che sono introdotte dal nuovo testo e per cui anche il titolo della legge deve essere cambiato come suggerito dalla proposta avanzata dal Governo, a me non sembra che esse innovino molto l'attuale regolamentazione. In particolare, viene precisato che la luce bianca non abbagliante,

posta anteriormente, deve essere visibile a 100 metri di distanza. Così pure si precisa che, per i veicoli a trazione animale, deve essere visibile a 100 metri di distanza anche il segnale rosso riflettente collocato posteriormente al veicolo; il che, a differenza di quanto avviene per i velocipedi, costituisce l'indicazione precisa della efficacia che deve avere questo dispositivo.

Mi pare che non vi sia altro di notevole da rilevare, oltre l'osservazione che le disposizioni concernenti le infrazioni delle norme e le relative contravvenzioni rimangono, nel nuovo testo, quelle proposte nel testo approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CERVONE. Ricordo agli onorevoli colleghi che abbiamo già esaminato in questa stessa Commissione, in sede referente, la delega al Governo per la riforma del Codice della strada.

A me sembra, quindi, che legiferare in questo momento su uno o più articoli di legge contenenti norme che devono poi essere stabilite, insieme a tutte le altre, da questo Codice della strada non sia il caso.

Del resto, a me non sembra che il provvedimento abbia un'urgenza tale da dover essere affrontato oggi stesso e non già, piuttosto, differentemente, nel senso che ho detto poc'anzi. Piuttosto, se una cosa si può fare, a mio avviso, è quella di chiedere all'onorevole Presidente della Camera di mettere subito in discussione la legge di delega al Governo per la riforma del Codice stradale.

Altro argomento a favore della mia tesi. Procedendo noi oggi a legiferare su questo particolare aspetto della viabilità stradale, correremmo l'alea di vedere le norme del nuovo Codice stradale modificare a breve scadenza queste norme che noi andiamo ora a determinare.

Terzo argomento. Spesso in questa stessa Commissione abbiamo parlato della necessità di vedere e quindi di affrontare i problemi in un modo generale e non in modo particolare, di non risolvere i problemi in modo che la risoluzione stessa vada a riflettere un solo settore, ma di far sì che, invece, il problema venga esaminato, trattato e risolto in maniera organica e con metodicità. Ora, a me sembra che quello che si vorrebbe fare qui oggi sia contrario a questa nostra più volte ribadita posizione.

DI NARDO. Noi siamo contrari alla proposta dell'onorevole Cervone. I motivi di tale atteggiamento sono: 1°) l'urgenza del prov-

vedimento, in quanto è a tutti noto che ormai la statistica relativa agli incidenti è caratterizzata da un indice che aumenta giorno per giorno, sia per quanto riguarda quelli dovuti e subiti dai veicoli a trazione animale sia per quanto riguarda i velocipedi; 2°) per quanto riguarda, l'argomentazione dell'onorevole Cervone circa le norme che dovranno costituire il Codice della strada, noi pensiamo che la Commissione che dovrà studiare le varie norme del Codice stradale stesso terrà certamente conto delle norme dettate dal presente disegno di legge.

PERLINGIERI. Io sono favorevole alla proposta di un rinvio, perché non si può regolamentare il generale dopo il particolare, ma, semmai, viceversa. D'altra parte, non credo sia questo argomento così scottante e dell'importanza che riveste, ad esempio, quello dei patti agrari.

VERONESI, Relatore. Io rammento che nella seduta del 21 dicembre 1956 venne proposto il rinvio di questo disegno di legge, già approvato dal Senato, in quanto, si disse, era imminente l'uscita del provvedimento di delega al Governo per la emanazione del nuovo codice della strada. Io espressi, in quella occasione, le mie riserve e fui buon profeta. Chi ci dice che non arriveremo al termine di questa legislatura senza l'approvazione della legge di delega? Chi ci assicura che questo codice alla fine vedrà la luce? Nessuno in realtà lo sa con esattezza. L'esperienza che abbiamo fatto ci dice che non si può giurare su niente. Abbiamo avuto una sospensione di alcuni mesi in attesa del meglio. Cominciamo quindi col buono. l'ottimo seguirà.

In quest'ultimo caso, certamente, dal punto di vista teorico, è da ammettere l'ipotesi che tutto venga cambiato, ma, dal punto di vista pratico, che cosa si dovrà mai mutare? È invece, assolutamente indiscutibile che gli incidenti succedono e sempre più frequenti. E noi dovremmo almeno cercare di non averne rimorso e non già rimandare, o per amore della teoria, o per amore del generale prima del particolare. Del resto, in ogni caso, il provvedimento uscirà quattro mesi prima del codice e ciò non è poca cosa.

SEDATI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Vorrei innanzi tutto sottolineare un punto di vista, già espresso, peraltro, e sul quale io credo che quasi tutti qui convengano, vale a dire l'urgenza di disciplinare soprattutto questo particolare settore che da luogo a infiniti inconvenienti, in particolare nelle zone dove è più intenso il traffico simultaneo di questi veicoli e degli

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 LUGLIO 1957

automezzi. Noi tutti sappiamo, infatti, quante disgrazie si devono purtroppo registrare in questo settore. Mi pare anche che quasi tutti sono d'accordo nel ritenere che non possa prevedersi imminente l'approvazione della legge di delega al Governo per l'emanazione del nuovo codice stradale. Mi tocca, infine, mettere in evidenza come il Governo si sia preoccupato di presentare un testo, che, per la sua semplicità, è quanto più possibile aderente a quelle che è lecito pensare saranno le norme del nuovo Codice della strada. Per questi motivi esprimo l'avviso contrario del Governo a quanto ha prospettato l'onorevole Cervone, ossia al rinvio dell'esame del disegno di legge in discussione ed invito nel modo più caloroso la Commissione a volerlo approvare con la maggiore sollecitudine, sicché possa avere applicazione il prima possibile.

PRESIDENTE. Personalmente, mi associo a quanto è stato detto dal Relatore e dal Sottosegretario per raccomandare l'esame immediato del provvedimento. Ad ogni modo, l'onorevole Cervone insiste nella sua proposta di rinvio?

CERVONE. Sì. Sono veramente mortificato, ma debbo insistere.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Cervone di rinvio della discussione,

(Non è approvata).

GREZZI. Ritengo questo nuovo testo presentato dal Governo più completo di quello che abbiamo già discusso in altre sedute; desidero, però, aggiungere altre osservazioni a quelle già formulate dal Relatore. Così, per quanto riguarda il dispositivo a luce riflessa rossa nella parte posteriore dei velocipedi, proporrei di togliere senz'altro questo « o di un dispositivo a luce riflessa rossa », in quanto, mentre la luce rossa si può scorgere anche ad una distanza di due o trecento metri, il catarifrangente, invece, con un po' di polvere o fango non è più visibile nemmeno a brevissima distanza. Altra osservazione ritengo di dover fare a proposito dei velocipedi usati in competizioni sportive, ma per formularla è forse meglio che io attenda che si giunga all'esame dell'articolo che la concerne, onde evitare di creare equivoci.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dei singoli articoli del disegno di legge.

Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge nel testo già approvato dal Senato:

« Le biciclette ed i tricicli anche con motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cmc. devono essere forniti:

a) per le segnalazioni acustiche: di un campanello azionabile senza staccare le mani dal manubrio ed il cui suono possa essere avvertito almeno a 30 metri di distanza;

b) per le segnalazioni visive: anteriormente di un fanale a luce bianca o gialla non abbagliante; posteriormente di un fanale a luce rossa e di un dispositivo a luce riflessa rossa.

« Le biciclette ed i tricicli, inoltre, devono essere muniti, sui pedali, di dispositivi a luce riflessa arancione.

« Nelle ore e nei casi in cui è obbligatoria la accensione del fanale, ai termini dell'articolo 11 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, i veicoli indicati nel primo comma devono essere condotti a mano se i fanali od i dispositivi a luce riflessa non sono sufficienti ».

Do lettura dell'articolo sostitutivo proposto dal Governo.

« I velocipedi debbono essere muniti:

a) per la frenatura: di due freni indipendenti ad azione pronta ed efficace;

b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello,

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di una luce bianca o gialla; posteriormente di una luce rossa o di un dispositivo a luce riflessa rossa. Inoltre i pedali debbono essere muniti di dispositivi a luce riflessa arancione.

« Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del precedente comma non si applicano quando si tratta di velocipedi usati in competizioni sportive.

« Con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per i trasporti sono stabilite le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva ».

Gli onorevoli Grezzi e Magno hanno presentato i due seguenti emendamenti al testo dell'articolo sostitutivo proposto dal Governo:

1°) « Alla lettera c) del primo comma, sopprimere le parole: « o di un dispositivo a luce riflessa rossa ».

2°) « Al secondo comma, sopprimere la parola « usati ».

L'onorevole Grezzi ha facoltà di illustrare i suoi emendamenti.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 LUGLIO 1957

GREZZI. Per quanto concerne il primo emendamento, quello soppressivo delle parole « o di un dispositivo a luce riflessa rossa », non ho che da ribadire quanto ho già detto in sede di discussione generale, ossia la convinzione che i catarifrangenti che si usano oggi non offrono alcuna garanzia agli stessi velocipedisti: essi, a volte, non si vedono nemmeno con i fari abbaglianti e ad una distanza di venti o trenta metri. Per raggiungere lo scopo di diminuire al massimo gli investimenti, noi riteniamo che la cosa migliore sia quella di abolire addirittura i catarifrangenti sostituendo gli stessi con fanalini alimentati dalla stessa dinamo che provvede per il fanalino anteriore.

Per quanto concerne il secondo emendamento, quello soppressivo della parola « usati » nel secondo comma, noi intendiamo che sia ben chiaro che le eccezioni contemplate sono limitate al solo svolgimento delle gare, cosicché non vi siano dubbi che un corridore ciclista, quando, per esempio, si allena, deve sottostare alle norme.

GUARIENTO. Quanto al primo emendamento degli onorevoli Grezzi e Magno, io ho più fiducia nei catarifrangenti che non nei fanalini, in quanto è sufficiente un semplice corto circuito perché questi ultimi non funzionino. E questo può capitare a chiunque, da un momento all'altro, e in luoghi e momenti non favorevoli a provvedervi. D'altra parte, ritengo anche compito del ciclista quello di tener sempre puliti i catarifrangenti.

Piuttosto, è opportuno che il decreto interministeriale che stabilirà le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva, prescriva le caratteristiche dei dispositivi a luce riflessa rossa in modo che quest'ultimi siano veramente rispondenti allo scopo. Eccomi, quindi, a proporre il seguente emendamento aggiuntivo:

« Alla lettera c) del primo comma, alle parole « dispositivo a luce riflessa rossa » premettere la parola « idoneo ».

VERONESI, *Relatore*. Mentre sono favorevole all'emendamento dell'onorevole Guariento e al secondo degli emendamenti degli onorevoli Grezzi e Magno, mi dichiaro invece contrario al primo emendamento degli onorevoli Grezzi e Magno, quello inteso a sopprimere, alla lettera c) del primo comma, le parole « o di un dispositivo a luce riflessa rossa ».

Piuttosto, poiché è valutazione unanime che gli attuali catarifrangenti non rispondono adeguatamente alle esigenze, io sono dell'avviso

che, o il Governo prende l'impegno che nel decreto interministeriale di attuazione verranno esplicitamente statuite caratteristiche più idonee, eppure è da prescrivere per legge l'accoppiamento della segnalazione a luce rossa e di quella a dispositivo a luce riflessa rossa. Per quest'ultima ipotesi propongo il seguente emendamento:

« Alla lettera c) del primo comma sostituire la parola « o » con la parola « e ».

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Questo disegno di legge vuole coordinare in sostanza le precedenti norme in materia, rendendole più chiare e facilitandone l'applicazione. Per questo, vorrei pregare gli onorevoli colleghi di non emendarlo in maniera tale da dar luogo proprio a quei motivi per cui alcuni poco fa volevano tener sospesa la discussione del provvedimento.

Sulla base di tale criterio mi dichiaro anche io favorevole al secondo emendamento Grezzi e all'emendamento dell'onorevole Guariento. Sono, invece, contrario al primo emendamento degli onorevoli Grezzi e Magno e all'emendamento formulato dal Relatore. A quest'ultimo, però, do senz'altro l'assicurazione che il decreto interministeriale fisserà, per i dispositivi di segnalazione, caratteristiche tali da por termine ai gravi inconvenienti che attualmente si verificano e di cui la Commissione e il relatore si sono giustamente resi interpreti.

VERONESI, *Relatore*. Dopo le assicurazioni dell'onorevole rappresentante del Governo, non insisto sull'emendamento da me formulato.

GREZZI. Dopo le assicurazioni fornite dal Governo, anche noi ritiriamo il nostro primo emendamento. Riteniamo, però, di dover rivolgere sollecitazioni al Governo, affinché il decreto di esecuzione prescriva anche per il segnale messo dietro ai velocipedi la visibilità a non meno di cento metri di distanza. Infatti, con l'attuale traffico che si svolge sulle strade, a volte, data la fila interminabile di veicoli lungo il percorso, si è costretti a percorrere chilometri e chilometri senza poter mai far uso dei fari abbaglianti, e gli altri fari ci permettono una visibilità di non più di 25 o 30 metri. Pertanto, il Governo dovrebbe preoccuparsi di questo e fare in modo che questi segnalatori dei velocipedi siano visibili ad un centinaio di metri di distanza anche se non sono investiti dalla luce dell'automezzo che molte volte non può raggiungerli.

PASINI. Per dichiarazione di voto. Come vecchio ciclista mi sento alquanto preoccupato,

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 LUGLIO 1957

dirò anzi, meglio, mortificato di fronte a questa impostazione tendente a far discendere la responsabilità di tutti gli incidenti stradali dalla indisciplina dei ciclisti sulle strade. Si afferma di voler prescrivere il minimo di segnalazione visiva e intanto si mettono i catarifrangenti ai pedali, la luce davanti e la luce di dietro non so proprio che cosa possa essere il massimo della visibilità per i velocipedi, se non si pensa ad un faro applicato sopra la testa del ciclista che lo illumini e proietti la luce a grande distanza.

Ora, io qui sinceramente mi preoccupo della spesa cui tanta gente deve andare incontro. Non dimentichiamo che nelle nostre zone di pianura la bicicletta è un mezzo di larghissimo impiego ed è il mezzo di trasporto della gente meno provveduta. Con questo non è che non si debba provvedere a far di tutto per eliminare gli incidenti, certamente questo lo si deve fare, ma con una certa misura, onorevole Presidente, perché se noi dovessimo veramente analizzare le famose statistiche che qui sono state richiamate e definire con esattezza quanti di questi incidenti avvengono per incuria dei ciclisti e quanti, invece, per la spregiudicatezza degli automobilisti, non so proprio a quali conclusioni, alla fine, noi arriveremmo. Ora, si tratta qui di un complesso di modifiche che investe pesantemente l'economia di otto o dieci e forse anche venti milioni di cittadini. Oggi c'è gente che già va in giro con un fanalino a petrolio e un catarifrangente di dietro. Questa gente dovrebbe, per l'avvenire, provvedersi del fanale a dinamo per la luce elettrica, non soltanto davanti, ma anche di dietro, possibilmente, e di catarifrangenti ai pedali e uno di nuovo tipo di dietro. Vogliamo vedere un pò con il conto della spesa dove si arriva? Specialmente, questo, per coloro, e sono parecchi, che hanno una bicicletta sgommata e cigolante e che purtuttavia non possono farne a meno per ragioni di lavoro e quindi di sussistenza?

Pertanto ritengo che la Commissione debba ponderare profondamente prima di prendere una decisione.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non ho affatto intenzione di aprire qui un dialogo, ma, viste le giuste preoccupazioni dell'onorevole Pasini di non aggravare eccessivamente la spesa dei possessori di velocipedi, devo precisare che nel caso di questo disegno di legge non si aggrava di molto rispetto a quanto è già previsto dalle norme precedenti e tuttora in vigore, che, però, non vengono applicate alla lettera.

In effetti, il disegno di legge sottoposto al vostro esame, se può aggravare le cose dal punto di vista finanziario nei confronti degli utenti, è soltanto perché esso aggiunge l'obbligo di adoperare i dispositivi ai pedali. Ma, questo, è un sistema ormai sperimentato e applicato in tutti gli altri paesi e, d'altra parte, chiunque si sia recato all'estero in questi ultimi anni e si sia trovato a bordo di un automezzo sa benissimo che è questo il modo più efficace per far sì che l'autista possa subito accorgersi della presenza di un ciclista.

PRESIDENTE. Riepilogando, oltre quello proposto dal Governo e sostitutivo dell'intero articolo, due sono gli emendamenti su cui dobbiamo pronunciarci.

il primo è quello dell'onorevole Guariento il quale propone che alla lettera c) del primo comma dell'articolo sostitutivo del Governo, si premetta la parola « idoneo » alla parola « dispositivo »;

il secondo è quello degli onorevoli Grezzi e Magno, i quali propongono che, al secondo comma del nuovo testo del Governo, si sopprima la parola « usati ».

Trattandosi di emendamenti ad emendamento ci pronunceremo innanzitutto su questi ultimi.

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Guariento.

(È approvato).

Pongo in votazione il mantenimento, al secondo comma del nuovo testo, della parola « usati ».

(Non è approvato).

Pongo ora in votazione l'articolo sostitutivo proposto dal Governo che, secondo gli emendamenti testé approvati, rimane così formulato:

« I velocipedi debbono essere muniti:

a) per la frenatura, di due freni indipendenti ad azione pronta ed efficace;

b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;

c) per le segnalazioni visive, anteriormente di una luce bianco o gialla; posteriormente di una luce rossa o di un idoneo dispositivo a luce riflessa rossa. Inoltre i pedali debbono essere muniti di dispositivi a luce riflessa arancione.

« Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del precedente comma non si applicano quando si tratti di velocipedi in competizioni sportive.

« Con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per i trasporti

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 LUGLIO 1957

sono stabilite le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 del testo approvato dal Senato:

« Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per i trasporti, sono determinate le caratteristiche tecniche e le modalità di applicazione dei campanelli, dei fanali e dei dispositivi a luce riflessa preveduti dall'articolo 1 ».

Do ora lettura del nuovo testo proposto dal Governo:

« I veicoli a trazione animale debbono essere muniti:

1°) anteriormente di una segnalazione a luce propria, bianca non abbagliante, collocata a sinistra e visibile di notte ed in normali condizioni atmosferiche nella direzione di marcia da almeno 100 metri di distanza. Sono consentiti due segnali, purché collocati simmetricamente;

2°) posteriormente di due segnali riflettenti rossi collocati in modo che risultino pienamente visibili, quali che siano la struttura del veicolo e la conformazione del carico a non meno di metri 100 di distanza in condizioni atmosferiche normali se investiti dalla luce di un faro regolamentare di autoveicolo.

« La accensione del segnale a luce propria è obbligatoria durante la marcia del veicolo da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezza ora prima del suo sorgere, è altresì obbligatoria anche di giorno in caso di nebbia o di foschia nonché durante le soste, salvo che queste avvengano negli spazi nei quali sono consentiti ed i veicoli siano resi visibili dalla illuminazione stradale ».

L'onorevole Grezzi propone che, al punto numero 2) del primo comma, dopo le parole: « riflettenti rossi » vengano aggiunte le altre: « coprenti una superficie di almeno un decimetro quadrato ».

Prego l'onorevole Grezzi di voler illustrare l'emendamento proposto.

GREZZI. Oggi i carri agricoli e i carri a trazione animale in genere sono già provvisti di un tale dispositivo, ma di pochi centimetri quadrati, per cui è quasi impossibile scorgarli. Poiché qui restiamo nel campo dei catarifrangenti, penso che dobbiamo preoccuparci che la superficie sia tale da permettere che il dispositivo possa essere visto a notevole di-

stanza. E, siccome il testo proposto non specifica questo, mi preoccupo di fissare una misura minima obbligatoria.

VERONESI, *Relatore*. A me sembra, che, in questo modo, noi veniamo ad occuparci, oltre che preoccuparci, di quanto dovrà decidere il Ministro dopo aver sentito i propri tecnici ed esaminati i tipi di segnalatori che verranno proposti. A me sembra l'affermazione per cui i due segnali riflettenti rossi debbono essere « collocati in modo che risultino pienamente visibili, quali che siano la struttura del veicolo e la conformazione del carico a non meno di metri 100 di distanza, ecc. » dica tutto quello che è bene che la norma legislativa affermi. Il come tale affermazione della legge dovrà avere pratica attuazione dipenderà, oltretutto, dalla soluzione che verrà proposta e presa in sede tecnica; comunque, rientra nella competenza del Governo.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei anche io pregare l'onorevole Grezzi di non insistere sull'emendamento. Il volere determinare per legge le dimensioni che i segnali debbono avere potrebbe significare, quando si sperimenteranno i segnali stessi, mettersi in contrasto con i dati tecnici e, quindi, ad onta delle buone intenzioni, avere suggerito un criterio, in effetti, non sufficientemente efficace.

GREZZI. Ritiro l'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo sostitutivo proposto dal Governo, di cui ho dato, poco fa, lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 del testo approvato dal Senato:

« Chiunque contravviene alle disposizioni dell'articolo 1 ed a quelle contenute nel decreto presidenziale preveduto dall'articolo 2 è punito con l'ammenda da lire cinquecento a lire cinquemila ».

Do ora lettura del nuovo testo proposto dal Governo:

« Le disposizioni del precedente articolo 2 debbono essere osservate da ciascun veicolo anche nel caso di più veicoli i quali marcino in colonna ».

Poiché non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, pongo senz'altro in votazione l'articolo sostitutivo proposto dal Governo.

(È approvato).

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 LUGLIO 1957

Do lettura dell'articolo 4 del testo approvato dal Senato.

« Ai negozianti ed ai noleggiatori è vietato vendere o noleggiare biciclette e tricicli, anche con motore ausiliario di cilindratura fino a 50 cmc. che non siano provvisti degli apparecchi indicati nell'articolo 1.

« Chiunque contravviene alle disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire ottomila a lire ventimila ».

Do lettura della nuova formulazione proposta dal Governo:

« La inosservanza delle disposizioni della presente legge è punita con l'ammenda da lire duemila a lire ottomila.

Il contravventore è ammesso a pagare immediatamente la somma di lire 1.000 ».

Gli onorevoli Magno, Grezzi, Polano e Curcio hanno presentato due emendamenti al nuovo testo formulato dal Governo:

innanzitutto, propongo la sostituzione al primo comma, delle parole: « ... da lire 2.000 a lire 8.000 », con le altre: « da lire 500 a lire 5.000 »;

propongono, poi, la sostituzione dell'intero secondo comma con il seguente: « Il contravventore è ammesso a pagare immediatamente o entro tre giorni a mezzo di conto corrente postale la somma di lire 300 ».

L'onorevole Magno ha facoltà di illustrarli.

MAGNO. Per quanto concerne il primo emendamento, non ho che da rifarmi a quanto ha detto poco fa l'onorevole Pasini, a proposito dell'aggravio che dall'applicazione di questa legge nel suo insieme potrebbe derivare alla categoria dei velocipedisti. I possessori di velocipedi nel nostro Paese sono tutta gente povera, per lo più braccianti agricoli, semi-disoccupati, ecc. tutta gente insomma, per la quale pagare un'ammenda da 2.000 a 8.000 lire è pressoché impossibile. Del resto, si chiede non altro che il ritorno alle misure precedentemente contemplate nel disegno di legge. Per quanto riguarda, poi, il secondo emendamento, tendente a portare a tre giorni il periodo di tempo entro cui può essere versato l'importo dell'ammenda, io credo sia cosa del tutto logica. Infatti, spesso le persone sorprese in difetto dalla polizia stradale si trovano a non avere in tasca che poche centinaia di lire e, quindi, non in condizioni di pagare subito le mille lire prescritte dalla proposta governativa per la conciliazione.

VERONESI, *Relatore*. Per quanto concerne la proposta di ridurre l'ammontare del-

l'ammenda, faccio osservare che il testo pervenutoci con l'approvazione del Senato riguardava soltanto i velocipedi mentre questo nuovo proposto dal Governo e che stiamo approvando articolo per articolo contempla anche i veicoli a trazione animale. In secondo luogo, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che qui non si tratta di perseguire i ciclisti o i conducenti dei veicoli a trazione animale, ma soltanto di stimolarli a prendere le dovute precauzioni per la propria e l'altrui incolumità.

D'altra parte, non si può lasciare che le cose continuino ad andare come vanno oggi, per esempio, per i posteggi pubblici, per i quali avviene che a volte i contravventori preferiscono pagare la multa piuttosto che perdere tempo a tenersi in linea. Noi dobbiamo per forza di cose fissare contravvenzioni il cui ammontare sia tale da stimolare gli interessati a mettersi a posto piuttosto che affrontare l'alea dell'ammenda. In ogni modo io non ho difficoltà a ritornare al vecchio testo già approvato dal Senato, così come penso che si possa accettare anche il secondo emendamento.

SEDATI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Si può fare una diversa valutazione sulla gravosità o meno dei limiti minimi o massimi dell'ammenda, così come prevista dall'articolo 4 del nuovo testo proposto dal Governo; ritengo, però, opportuno rimarcare che il Governo non ha affatto aggravato la situazione esistente nei confronti dei velocipedisti, perché già nel 1938 era prevista un'ammenda minima di 25 lire e massima di 200 lire. Ora, moltiplicando queste cifre per il coefficiente di svalutazione della nostra moneta, si hanno press'a poco le cifre indicate in questo disegno di legge.

Ad ogni modo, così come ha già fatto il Relatore, neanche io mi oppongo alla proposta degli onorevoli Magno, Grezzi, Polano e Curcio intesa a ridurre a lire 500 e 5.000 i limiti minimo e massimo dell'ammenda e a lire 300 la somma da pagare in caso di conciliazione.

Per quanto riguarda, invece, il secondo emendamento, e più precisamente, l'accordare la possibilità di pagare l'ammenda successivamente alla intervenuta conciliazione, a me sembra che esso non possa essere accettato, in quanto la conciliazione prevede la contestualità e l'immediatezza del rapporto. Questo è un principio generale di tutte le legislazioni, e non vorrei una riforma, che potrebbe avere gravi riflessi.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 LUGLIO 1957

VERONESI, *Relatore*. Le osservazioni dell'onorevole Sottosegretario circa il secondo emendamento proposto a me sembrano molto convincenti. Ritengo, quindi, che si debba accedere alla sua richiesta di limitarci a ridurre a 300 lire la somma da pagare in caso di conciliazione.

MAGNO. A nome anche degli altri presentatori, ritiro il secondo emendamento e lo sostituisco con il seguente:

« Nel secondo comma, sostituire alla cifra: 1.000, l'altra: 300 ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione il primo emendamento Magno ed altri.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento Magno ed altri.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo sostitutivo proposto dal Governo, che, secondo gli emen-

damenti testé approvati, rimane così formulato:

« La inosservanza delle disposizioni della presente legge è punita con l'ammenda da lire 500 a lire 5.000.

« Il contravventore è ammesso a pagare immediatamente la somma di lire 300 ».

(È approvato).

Giunti a questo punto, data la concomitanza della seduta in Aula, propongo di por termine alla seduta e di rinviare alla prossima l'ultimazione dell'esame degli articoli.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,15.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI