

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XLIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 26 OTTOBRE 1956

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE	PAG.	PAG.
Congedi:		
PRESIDENTE	435	
Comunicazione del Presidente:		
PRESIDENTE	436	
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		
BARDANZELLU: Norme sulla velocità degli autoveicoli. (2355)	436	
PRESIDENTE	436, 437, 441, 443	
ZANIBELLI, <i>Relatore</i>	436	
BIMA	437	
TROIISI	438, 443	
CAPPUGLI	438	
MENOTTI	438, 443	
BARDANZELLU	438	
PETRUCCI	440	
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	440, 443	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Modificazioni all'articolo 236 del Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (2450)	443	
PRESIDENTE	443, 444	
BIMA, <i>Relatore</i>	444	
MURDACA	444	
SEMERARO SANTO	444	
VIGO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	444	
		Disegno di legge (Discussione e rinvio):
		Modifica all'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni. (2423)
		PRESIDENTE
		BIMA, <i>Relatore</i>
		TROIISI
		VIGO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>
		444, 445, 446
		444, 445, 446
		445, 446
		445
		Disegno di legge (Rinvio della discussione):
		Modifiche alla legge 1° gennaio 1886, n. 3620, relativa alla esecuzione della Convenzione internazionale per la protezione dei cavi telegrafici sottomarini conclusa a Parigi il 14 marzo 1884. (2424).
		PRESIDENTE
		446
		446
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE
		446
		La seduta comincia alle 9,30.
		BIMA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(<i>È approvato</i>).
		Congedi.
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Farinet.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il sottosegretario onorevole Mannironi, dovendo partecipare ad altra seduta di Commissione, ha chiesto l'inversione dell'ordine del giorno, pregando di anticipare la discussione sulla proposta di legge n. 2355.

Se non ci sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così resta stabilito).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Bardanzellu: Norme sulla velocità degli autoveicoli. (2355).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del deputato Bardanzellu, concernente norme sulla velocità degli autoveicoli.

Il relatore, onorevole Zanibelli, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ZANIBELLI, *Relatore*. La nostra Commissione è chiamata a discutere un argomento sul quale già si soffermò, sia pure in modo parziale, due anni or sono, quando fu preso in esame un progetto di legge presentato dal Ministro Mattarella, che recava « Modificazioni agli articoli 36, 37, 39, 60, 61, 63 e 81 del Codice della strada approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 » diventato poi legge 6 agosto 1954, n. 877.

La Commissione fu pure chiamata a discutere di questa materia nella passata legislatura a seguito di presentazione di un altro disegno di legge analogo, decaduto poi per la cessazione della legislatura.

La proposta di legge in esame intende affrontare il problema della limitazione della velocità degli autoveicoli in riferimento non già a qualche tipo particolare di veicoli, bensì a tutti i tipi che oggi circolano in Italia.

È bene richiamare le disposizioni di legge vigenti. L'articolo 36 del codice della strada nel primo comma stabilisce che è obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo del tipo, del sistema di frenatura, del peso, delle caratteristiche e delle condizioni della strada nonché delle speciali circostanze di qualsiasi natura, esso non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose o causa di disordine o di intralcio alla circolazione.

Così di seguito il concetto al quale si ispira il codice della strada è quello di stabilire un certo criterio di velocità lecita che tenga conto delle diverse componenti che possono concorrere a rendere pericoloso il transito sulle strade di un determinato veicolo.

L'articolo 36 a suo tempo ha sostituito l'articolo 35 del vecchio codice stradale, ed è interessante notare come gradualmente non si sia passati a criteri maggiormente restrittivi della velocità sulle strade, bensì a criteri perfettamente inversi. Infatti l'articolo 35 del vecchio codice stabiliva che la velocità consentita a un veicolo doveva essere tale, per cui il veicolo stesso in ogni momento potesse essere in condizione di frenare, al fine di impedire qualsiasi pregiudizio a persone o a cose. Si trattava cioè di un criterio di limitazione di velocità maggiormente restrittivo di quello stabilito dall'articolo 36 del nuovo codice, informato al concetto della velocità lecita.

Così pure nella succitata legge 6 agosto 1954, n. 877, non è stata stabilita una ulteriore restrizione della velocità massima consentita per determinati tipi di autobus o di autoveicoli, ma si è fatta anche in questo caso una operazione contraria: infatti in confronto alla velocità massima di 50 chilometri già consentita per i camion del peso di 100 quintali a pieno carico, si è passati a 60 chilometri orari. E ciò tenendo conto delle caratteristiche degli autoveicoli in circolazione e della convenzione internazionale sulla circolazione, che era stata a suo tempo approvata.

Quindi nel giro di questi ultimi anni abbiamo assistito all'adozione di criteri, secondo i quali invece di ridurre gradualmente la velocità in relazione al crescendo imponente del numero di automezzi in circolazione, si è fatta un'operazione inversa, suggerita da esigenze di natura economica e di altro genere.

Nel 1954 non solo si è determinato il limite di velocità massima per talune categorie di autoveicoli, ma si sono stabiliti anche dei limiti di lunghezza e di peso per autovetture pesanti, e motrici con rimorchio, in relazione ai tipi articolati e snodati, e si è anche affrontato il problema di determinare il valore massimo della scala dei « fon » ammissibile nei rumori prodotti dal tubo di scarico. Perciò all'articolo 36, di cui ho parlato, si sono aggiunti anche gli articoli 37, 39, 60, 61 e via di seguito.

Nel secondo comma dell'articolo 1 della legge n. 877 dell'agosto 1954 è stabilito anche il principio di dare facoltà al ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro dei trasporti e con quello dell'interno, di fissare il limite massimo di velocità per le autovetture su determinate strade o tronchi di strade, sia all'interno che fuori dei centri abitati.

Pertanto il legislatore ha già accolto il criterio dell'utilità di regolare la velocità degli

autoveicoli sulle strade; però, mentre ha stabilito determinate norme di velocità per alcune categorie di autoveicoli, autobus e camion, ha adottato per le altre categorie un criterio di maggiore elasticità. In altre parole non ha fissato un limite di velocità in senso generale, ma ha stabilito che su determinati tronchi stradali, dove esiste un certo grado di pericolosità per la circolazione, essa possa essere fissata in un limite massimo per certi tipi di autoveicoli.

Evidentemente, se a questo secondo comma dell'articolo 1 della legge del 1954 i Ministeri interessati avessero dato applicazione, oggi non ci troveremo dinanzi alla proposta di legge presentata dall'onorevole Bardanzellu.

Da queste premesse risulta come il criterio di limitazione della velocità non rappresenta — secondo quanto è stato detto in alcune polemiche vastissime, sviluppatesi di recente, che non starò qui a ricordare dettagliatamente — una norma contro i diritti di libertà individuale sanciti dalla Costituzione. Non si tratta di un problema di limitazione della libertà del singolo, ma di un problema di tutela della sicurezza di chi circola sulle strade, con o senza autoveicolo. Ed è naturale che il Parlamento abbia tutte le facoltà di legiferare in proposito, senza con questo annullare i principi costituzionali di libertà.

Non metterò a disposizione della Commissione — se alcuno lo richiedesse, potrò farlo nel futuro — tutto quel complesso di dati statistici che dimostrano come una certa percentuale di incidenti stradali dipenda dall'irresponsabilità, in ordine alla velocità, dei conducenti di veicoli. Ma dirò che qui il problema si amplia, perché c'è logicamente chi afferma che, mentre la velocità può essere elevatissima su alcune strade senza nessun pericolo, in altre anche una velocità ridotta può essere pericolosa. Si aggiunge che anche con la limitazione della velocità non si risolverebbe il problema della sicurezza di chi circola, perché ci sono altri elementi che concorrono con la velocità, come il peso degli autoveicoli, la loro lunghezza, la distanza tra il camion e il rimorchio, il problema dei freni, quello della circolazione di un numero notevolissimo di motorette, condotte da elementi privi di patente e privi di conoscenza delle norme sulla circolazione stradale. C'è insomma un complesso di problemi, nei quali quello della velocità rappresenta soltanto un settore in un quadro più vasto e più complesso.

Noi, anche nell'esame di questa proposta di legge, ci troviamo di fronte a questa consi-

derazione, che ci induce a porre la domanda: Vogliamo cominciare ad affrontare un problema così vasto e complesso con l'adozione di una norma specifica che limiti esclusivamente la velocità, o vogliamo attendere, riservandoci di prendere in esame il problema nel suo complesso, con una valutazione ponderata di tutti quegli argomenti che sono stati autorevolmente accennati anche dal Ministro nell'ultimo discorso tenuto alla Camera in occasione della discussione sul bilancio dei trasporti?

Sappiamo che al Ministero da parecchio tempo è in corso di esame e di elaborazione il nuovo codice della strada, che terrà conto di tutte le disposizioni che in questa materia dovranno essere introdotte per dare una maggiore garanzia a chi circola sulle nostre strade. Il nuovo codice della strada, quindi, toccherà tutti gli elementi ed entrerà anche in merito alla limitazione della velocità. In questa situazione c'è chi suggerisce l'utilità di non prendere per ora in considerazione la proposta Bardanzellu, ma di considerarla come un provvedimento a cui ci si potrà riferire quando verrà preso in esame il codice della strada. Il parere del relatore è invece di affrontare senz'altro l'esame della proposta di legge Bardanzellu, tenendo conto che le norme che verranno sancite attraverso l'approvazione di questa proposta di legge — o con un testo eventualmente modificato — non costituiranno impedimento per chi deve continuare nella sua opera di predisposizione del nuovo testo del codice della strada, ma potranno essere direttamente acquisite in questo stesso testo.

PRESIDENTE. Prima di entrare nel merito della proposta di legge, desidero sentire il parere della Commissione sul quesito prospettato dal relatore, se cioè procedere all'esame del provvedimento oppure rinviare la materia all'epoca nella quale sarà affrontato il problema nella sua accezione più vasta, ossia a quando si discuterà la riforma del codice della strada.

BIMA. Io credo che si dovrebbe affrontare il problema del limite di velocità in un quadro generale, quando discuteremo una revisione generale del codice della strada. Anche perché non possiamo prescindere in questa materia dalla legislazione degli altri Stati. Non dobbiamo dimenticare che il flusso turistico motorizzato è oggi così vasto, che una nostra disciplina, la quale prescindesse da quello che si fa negli altri Stati, potrebbe risultare inefficace. A me consta che l'assemblea di Strasburgo ha già affrontato questo problema.

TROISI. Sarebbe opportuno che l'onorevole Sottosegretario ci desse qualche notizia sullo stato dei lavori relativi al nuovo codice stradale.

Io sono d'accordo con quanto ha affermato il collega Bima, e cioè che il problema della velocità potrebbe essere studiato meglio in sede di disciplina organica di tutta la materia. Non possiamo prescindere dal fatto che, in seguito ai continui incidenti che funestano le nostre strade, riceviamo continue sollecitazioni perché questo problema sia affrontato e risolto.

CAPPUGI. Mi rendo conto dell'esigenza avanzata dall'onorevole Bima e prospettata anche dallo stesso relatore, di attendere il testo del nuovo codice della strada, che trovasi in stato di avanzata elaborazione.

Però non possiamo non essere gravemente allarmati dal susseguirsi, con un crescendo veramente pauroso, degli incidenti stradali. Se si considera che quasi 7.000 morti e 135.000 feriti si sono avuti in un anno, non si può non riconoscere che il fenomeno degli incidenti stradali rappresenta una vera calamità pubblica.

Pertanto il Parlamento, anche per dimostrare la propria sensibilità di fronte a questo pauroso problema, dovrebbe affrontare l'esame della proposta di legge, dovuta alla lodevole iniziativa del collega Bardanzellu, almeno in alcune parti, lasciando sospese quelle altre che dovranno essere necessariamente coordinate con le disposizioni del codice della strada.

Il problema che dovrebbe essere subito risolto è almeno quello della limitazione della velocità nei centri abitati. Quale pregiudizio si porterebbe alla presentazione, discussione e approvazione del codice della strada, se su questo punto estremamente delicato si emanassero frattanto delle disposizioni? Anche se queste disposizioni contribuissero a salvare la vita di un solo cittadino italiano, varrebbe la pena di prenderle!

MENOTTI. Sono d'accordo col collega Cappugi. Per una euritmia generale della legislazione, sarebbe bene rinviare al codice della strada anche la materia in oggetto della proposta di legge Bardanzellu. Però non c'è dubbio che il susseguirsi di incidenti fa sentire alla popolazione l'urgenza della risoluzione del problema della velocità e quelle norme che noi approveremo potranno servire anche come indirizzo a coloro che stanno elaborando il codice della strada.

BARDANZELLU. Ringrazio il relatore per l'esposizione completa che ha fatto della ma-

teria, coordinandola non solo con le leggi in vigore, ma anche con quelle precedenti. Premetto che con la mia proposta di legge non ho voluto dire nulla di definitivo né tanto meno intendo presumere che il limite di velocità di 90 chilometri, stabilito nella proposta stessa, debba essere senz'altro accettato.

In alcune pubblicazioni mi si è accusato di essere retrogrado e di andare contro il progresso della scienza, perché, una volta stabilito il limite di velocità, gli autoveicoli dovranno essere costruiti con motori capaci di rendere soltanto questa velocità. Ma nella mia proposta io distinguo le strade ordinarie dalle autostrade, perché ciascun mezzo deve avere la sua sede. Come un treno rapido non può viaggiare su tutti i binari, ma soltanto su quelli che hanno determinate curve e determinata resistenza, che sono provvisti di determinate traversine e via di seguito, così anche gli automobili di grande rendimento e di grande potenza debbono avere la loro sede. La sede naturale per questi ultimi è l'autostrada e chi vorrà esercitare la propria capacità di guida e vorrà arrivare dieci minuti prima al cimitero, potrà farlo liberamente, perché accetta il rischio e perché questo è accettato anche dagli altri che si immettono sull'autostrada. Ma lo stesso discorso non vale per la strada ordinaria, che non è soltanto delle *Alfa Romeo* o delle altre macchine potentissime, ma è di tutti, dell'*Alfa Romeo* come del carrettino a mano, del ciclista come del carro tirato da buoi e anche del pedone.

Bisogna anche tener presente che, mentre l'autostrada è disincagliata dall'immissione di strade vicinali che possono influire nel traffico, nella strada ordinaria confluiscono anche tante altre strade grandi e piccole e perfino strade di campagna. E poiché la strada ordinaria è comune, il principio che deve regolare la circolazione è quello del rispetto all'altrui integrità.

Da questo punto di vista io sono partito. Naturalmente non presumo che le norme che ho indicato siano perfette, il Parlamento può modificarle; ma il principio basilare, secondo me, è quello che ho indicato.

L'articolo 36 del codice della strada attuale è completamente platonico, perché non ha sanzione. La sanzione viene soltanto quando il disastro si è verificato. Solo davanti a un morto o a un ferito si applica la sanzione dell'omicidio colposo o delle lesioni colpose. Ma fino a quel momento l'articolo 36 è platonico, è inoperante, e i conducenti, sicuri dell'impunità, mandano le loro macchine a qualunque regime.

L'articolo 36 parte dal concetto che il conducente deve regolare la sua velocità secondo l'impressione che egli ha delle condizioni che lo circondano. Ora, se tutti gli uomini avessero il necessario equilibrio, ciascuno s'imporrebbe da se stesso il giusto limite, con quello stesso senso morale per il quale non occorre a una persona onesta la legislazione contro il furto, perché anche senza una legge egli non ruberà mai. Ma vi sono dei casi di incidenti dovuti a vera e propria delinquenza stradale, a quei fuorilegge della strada, i quali, pur sapendo che esiste il pericolo per gli altri, tuttavia rischiano ugualmente, perché il rischio è loro consentito, perché credono di essere i padroni della strada. E non vi sono gli squinternati, gli incoscienti, gli ubriachi, i morfomani, i quali pure guidano le macchine a velocità illimitata, senza controllo e senza sanzione?

C'è ancora un aspetto psicologico, sul quale in modo particolare richiamo la vostra attenzione; ed è quello del senso agonistico di certi conducenti, che determina la massima parte dei disastri. Specialmente i giovani, se si trovano a guidare una 1100 — o tanto più una 1400 — non tollerano mai di avere dinanzi a sé una 600; e premono l'acceleratore per superare l'altra macchina, senza preoccuparsi che davanti può insorgere un ostacolo imprevisto.

Si dice che la velocità è soltanto uno degli elementi di certi disastri, che occorre, prima di pensare alla velocità, migliorare le strade, dare una educazione stradale ai cittadini, controllare se la patente è stata data con criterio, se il conducente ha passato una visita medica, ecc. Tutto questo può avere un fondamento. Ma siccome in Italia le strade sono quelle che sono, siccome i cittadini italiani non sono ancora educati sotto l'aspetto della strada, è possibile consentire che uno squinternato conducente lanci la sua macchina alla velocità di un bolide? Una macchina spinta a grande velocità è come una palla che esce dal fucile: l'uomo perde ogni possibilità di controllo e di dominio, per quante possibilità di risorse egli possa avere. Non parliamo poi dell'eventualità che i freni, per una ragione o per l'altra, non funzionino perfettamente. Allora il disastro è completo.

Io ho con me tutta una serie di racconti di giornali e potrei indugiarmi con voi su una infinità di episodi dolorosi. Ma sarebbe inutile, perché per quello che hanno già detto alcuni colleghi e per quello che voi stessi sapete, non aggiungerei nulla alle vostre cognizioni e alla vostra convinzione in

questa materia. Tutte le volte che si verifica un disastro grave, l'elemento principale è l'eccesso di velocità. Anche l'imprudenza può determinare l'incidente, ma, qualunque sia la imprudenza o l'incapacità del conducente, la velocità eccessiva determina il disastro eccessivo, altrimenti il male si riduce, e qualche volta si limita, ad una ammaccatura.

Ora, tutta questa gente che perde la vita sulle nostre strade, non deve avere un minimo di garanzia da parte dello Stato? Si è calcolato che ci sono 37 leggi che regolano una tazzina di caffè dall'origine al consumo, e per difendere la vita dei cittadini italiani non ci deve essere neppure un'ombra di principio normativo, che freni i matti della strada? Questi matti possono correre impunemente, perché l'articolo 36 è soltanto platonico?

Per queste ragioni ho presentato la mia proposta di legge e credo che qualche cosa si possa efficacemente fare. Dal sottosegretario onorevole Mannironi ho appreso che sta per essere presentato — dopo otto anni — il tanto atteso progetto di riforma del codice della strada. Mi auguro che, dopo così lunga elaborazione, sia una cosa perfetta o che si avvicini alla perfezione. Frattanto la mia proposta di legge ha avuto una notevole ripercussione, non solo sulla stampa italiana, ma anche su quella estera. Molti sono favorevoli, ma vi sono anche quelli contrari, specialmente le case costruttrici, perché temono che il limite di velocità determini un arresto nel progresso scientifico.

La mia proposta di legge, però, non riguarda la velocità sulle autostrade, dove tutte le esperienze possono essere fatte. Si osserva che di autostrade ne abbiamo poche in Italia. Facciamole! Se dedicassimo alle autostrade 120 o 30 miliardi annui che si introtano con la tassa sulla benzina, potremmo fare tutte le autostrade che servono. In ogni modo l'autostrada dà la possibilità alle case costruttrici di sviluppare il progresso scientifico a cui aspirano.

Quanto all'osservazione che il limite di velocità contrasta col principio di libertà sancito dalla Costituzione, il relatore onorevole Zanibelli ne ha già dimostrato l'infondatezza. Il limite di velocità, del resto, esiste in altri paesi, come negli Stati Uniti, Inghilterra, Olanda, dove non è certamente trascurato il principio della libertà individuale.

Rispondendo ad un quesito propostogli dalla rivista *Epoca*, il ministro dei trasporti onorevole Angelini ha detto: « Per gli autobus e gli autocarri pesanti vi sono nella nostra

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

legge disposizioni relative ai limiti di velocità, che devono essere tassativamente rispettati dagli autisti ».

Quindi il concetto di limite di velocità è già introdotto nella stessa legislazione italiana, per quanto riguarda gli autocarri. Mi chiedo perché non debba essere introdotto lo stesso criterio per le vetture normali, specialmente quando si tratta di gente che corre all'impazzata !

« Per i limiti di velocità su determinati tratti di strade — prosegue il ministro Angelini — è in corso un esame per stabilire limiti di velocità là dove le condizioni del traffico e le caratteristiche della strada li rendono necessari ».

Quindi noi possiamo anche attendere che si maturi il codice della strada, ma, come è avvenuto per gli autobus e gli autocarri, non si potrebbe frattanto prendere un provvedimento anche per gli altri autoveicoli ? Questo provvedimento non intralcerebbe la formazione del futuro codice della strada e intanto si raggiungerebbe lo scopo di dare soprattutto ai conducenti la sensazione psicologica che ci può essere un fantasma di vigile stradale che li può colpire quando essi si abbandonano all'euforia della velocità, senza curarsi dell'integrità della vita altrui.

PETRUCCHI. La proposta di legge Bardanzellu riguarda un argomento veramente importante ed essenziale. Io apprezzo i sentimenti che hanno ispirato il proponente. Però, per l'esperienza personale che ho in proposito, ritengo di poter affermare che la maggior parte degli incidenti stradali avvengono piuttosto per imprudenza che per eccesso di velocità, quantunque, naturalmente, anche quest'ultima influisca sulla gravità dell'incidente.

Ad ogni modo, se l'elemento velocità dovesse influire sulle decisioni del Parlamento, bisognerebbe contemporaneamente emanare delle norme particolari per la costruzione degli autoveicoli, nel senso che questi dovrebbero essere fatti in modo da non essere suscettibili di superare un certo limite di velocità. In caso diverso non sarebbe mai possibile controllare la velocità effettiva tenuta dall'automezzo e quelli che vorranno contravvenire alle norme sulla circolazione potranno sempre farlo.

È naturalmente necessario evitare le cause che possono portare alla perdita di vite umane, ma già oggi si fa quello che si può col ritiro della patente ai conducenti che tengono una eccessiva velocità.

La proposta Bardanzellu invoca la limitazione della velocità in determinate strade; ma

bisogna considerare che ci sono delle strade le quali, per gli sbocchi di altre che immettono su di esse, sono pericolose anche alla velocità di 50 chilometri o di 30.

Vi sono poi anche altri fattori di pericolosità, tra cui principalissimo quello dei freni. Si discute perfino sulla maggiore o minore sicurezza della guida a destra o a sinistra !

Io sono perciò d'avviso che non sia possibile risolvere un problema di questo genere con una disposizione che non sia integrata da tutte le altre che dovranno regolare la circolazione stradale. È una materia troppo complessa, che non può essere disciplinata nel senso desiderato dall'onorevole Bardanzellu. Essa va esaminata con molta ponderazione, tenendo conto sia degli elementi di sicurezza per la vita umana sia delle esigenze del progresso, che deve essere suscettibile di aumentare sempre di più, sia della situazione delle strade. Soprattutto vi deve essere molta oculatezza nel rilasciare le patenti. Noi sappiamo che i conducenti di autovetture di linea debbono essere muniti di una patente speciale, che viene rilasciata loro, quando hanno dimostrato di avere perfetta conoscenza della strada da percorrere, dei punti in cui è possibile lanciare la vettura a una determinata velocità e dei punti in cui occorre andar piano. In questo modo gli incidenti di autobus sono rarissimi e per lo più si limitano a quelli che circolano per ragioni turistiche, guidati da conducenti che non conoscono la strada.

Concludendo, io credo che allo stato attuale non si possa decidere una limitazione della velocità in senso generale e che l'esame della proposta di legge debba essere rinviata.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'interessante discussione che si è svolta su questa materia, rispecchia fedelmente uno stato d'animo largamente diffuso in tutta la nazione, la quale è seriamente e giustamente preoccupata dei gravi incidenti che si stanno verificando specialmente da qualche tempo a questa parte in danno della pubblica incolumità.

Vi posso assicurare che di questo stato di animo sono consapevoli i ministri interessati, particolarmente quelli dei trasporti e dei lavori pubblici.

Come i colleghi sanno, tutta la materia che attiene alla circolazione degli autoveicoli è regolata dal vigente codice della strada. Però a un certo punto ci si è accorti che tale codice è divenuto inadeguato per regolare il complesso fenomeno della circolazione, che si va

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

intensificando con ritmo sempre più accelerato. È stato perciò posto allo studio un progetto di aggiornamento dell'attuale codice. Senonché l'iter di questo progetto di legge ha avuto delle traversie così gravi che dopo diversi anni non si è riusciti ancora ad approntare un testo da presentare al Parlamento.

In questi ultimi tempi il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo col Ministero dei trasporti e con quello dell'interno, ha voluto bruciare le tappe, superando alcuni intralci che si erano verificati nello sviluppo e nella conclusione del progetto di legge; così, messa da parte la numerosissima commissione che era stata costituita per lo studio di esso, sono stati incaricati pochissimi rappresentanti dei Ministeri interessati per definire il progetto in questione. Questi funzionari stanno ora ultimando il loro lavoro e il progetto sarà presentato al più presto — potrebbe anche essere alla metà del prossimo mese — al Parlamento da parte del Governo, il quale chiederà una delega apposita per la stesura e la compilazione del progetto di codice della strada, che regolerà in maniera organica e armonica il complesso fenomeno della circolazione.

Desidero quindi tranquillizzare gli onorevoli colleghi che da parte dei ministeri interessati v'è la viva preoccupazione di andare incontro alle legittime apprensioni dell'opinione pubblica.

Ho fatto questa premessa per esprimere il mio avviso che, arrivati a questo punto, converrebbe soprassedere all'approvazione della proposta di legge presentata dall'onorevole Bardanzellu. Qui sono presenti parecchi uomini di legge, ma non c'è bisogno di essere avvocati per comprendere che la regolamentazione di un fenomeno complesso quale quello della circolazione stradale, non può essere fatta frammentariamente con leggi separate. Deve essere tutto studiato e regolato con una visione armonica e un indirizzo unitario.

Mi sarei reso conto dell'urgenza di approvare oggi la proposta di legge in esame, e avrei dato la mia adesione, pur con certe limitazioni in relazione alla proposta stessa, se non avessi avuto la certezza che al progetto integrale e definitivo del nuovo codice si arriverà facilmente e presto.

Desidero aggiungere che in sostanza una realizzazione concreta e precisa del concetto generale che ha informato la proposta Bardanzellu lo abbiamo già nella nostra legislazione, come ha ricordato il relatore. Infatti l'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 877, stabilisce che è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici, di concerto con quello dei tra-

sporti, di stabilire i limiti massimi di velocità per tutti i veicoli su determinate strade o tronchi di strade, sia all'interno sia fuori dei centri abitati. Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello dei trasporti, sta già attuando questa provvidenza e sta determinando le strade o le parti di strade in cui è necessario limitare la velocità degli autoveicoli. Chi circola per le strade avrà infatti visto dei cartelli indicatori, in cui è detto quale è il limite massimo di velocità che può essere concesso agli autoveicoli in circolazione. Anzi, in seguito alle pressioni dell'opinione pubblica, l'articolo 1 della legge n. 877 sta ricevendo ora una attuazione accelerata, nel senso che si è chiesto agli enti locali — comuni e provincie — di fare le relative proposte, sulle quali i due ministeri provvedono.

Ora, il volere senz'altro fissare un limite di velocità per la circolazione su tutte le strade, mi pare una eccessiva limitazione alla libertà dei cittadini, dato che ci sono molte strade che, senza essere classificate come autostrade consentono una velocità di 100, 110 e 120 chilometri, senza pericolo per l'incolumità pubblica.

Concludo perciò riaffermando che sono d'accordo con l'opinione degli onorevoli Bima, Troisi e Petrucci, e cioè che l'esame della proposta di legge venga ulteriormente differito e che le disposizioni in essa previste, con gli opportuni adeguamenti, vengano caso mai inserite nel progetto di nuovo codice della strada di imminente presentazione al Parlamento.

PRESIDENTE. Sono pienamente soddisfatto dell'ampiezza della discussione sulla pregiudiziale posta dal relatore, che dimostra quanto sia profondamente sentito il problema. Precedentemente non avevo espresso il mio parere per ragioni di convenienza. Ora mi duole di dover dichiarare che non sono d'accordo con quanto è stato detto dal rappresentante del Governo, mentre condivido le osservazioni che sono state fatte dall'onorevole Cappugi.

In primo luogo c'è da considerare il problema della sanità e della incolumità delle persone che a noi preme moltissimo e se possiamo salvare anche una sola vita, abbiamo il sacrosanto dovere di farlo come cittadini e come legislatori.

Poi, c'è il fatto psicologico. Tutti reclamano — ed io stesso ho ricevuto moltissime sollecitazioni — un provvedimento e si dice: ma è possibile che avvengano avvenimenti così gravi ed i legislatori tacciono e non fanno niente? Dobbiamo dare l'impressione che noi

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

legislatori, sia pure con provvedimenti parziali, ci interessiamo del problema.

È vero che si dovrà pervenire alla disciplina di tutta la complessa materia con il nuovo codice della strada, ma non mi pare che ci sia niente di straordinario se — come abbiamo disciplinato qualche tempo fa la velocità di alcuni autoveicoli di maggiore portata — formuliamo delle norme anche in questo settore. Vuol dire che coloro che si occupano della riforma del codice della strada terranno conto delle nostre disposizioni.

Un'ultima osservazione nella succitata legge del 1954, n. 877, c'è una delega e per l'articolo 76 della Costituzione la delega deve essere limitata nel tempo. Pertanto faccio le mie riserve sulla costituzionalità di quel comma.

Ho ritenuto mio dovere esprimere delle opinioni personali, ma naturalmente starò a quella che sarà la decisione della maggioranza della nostra Commissione.

ZANIBELLI, *Relatore*. Debbo ringraziare tutti coloro che sono intervenuti nella discussione e che hanno portato ulteriori elementi alla mia breve relazione.

L'appassionata difesa della propria proposta di legge fatta dall'onorevole Bardanzellu, credo che abbia avuto un lato estremamente efficace: quello di mettere ulteriormente in evidenza la necessità che abbiamo di affrontare il problema. È frequente sentirsi dire — ma in fin dei conti non è possibile che il Parlamento intervenga subito con qualche cosa di immediato per impedire le infrazioni che hanno per conseguenza tanti disastri sulle strade? Evidentemente, il collega Bardanzellu ha raggiunto questo scopo e noi tutti siamo nella convinzione di sentire l'esigenza di urgenti provvedimenti. Però, mentre egli è stato estremamente efficace in questo senso, mi ha dato l'impressione che abbia consentito di spostare i termini della valutazione della proposta di legge che non mira certo a disciplinare tutti indistintamente i casi di infrazione. Non penso che sia necessario illustrare gli altri particolari casi: noi vogliamo semplicemente mettere la nostra attenzione su di un problema particolare nel quadro di tutte quelle norme che per il momento non affrontiamo: cioè vogliamo disciplinare la velocità degli automezzi.

Pertanto dobbiamo fermare la nostra attenzione immediatamente su questi punti. 1°) la esistenza del codice della strada che nell'articolo 36 detta norme di carattere generale, 2°) la legge del 1954 con la quale abbiamo già

posto limitazione ad un determinato tipo di traffico. 3°) gli accenni che sono stati fatti dal rappresentante del Governo circa l'attenzione che un'apposita Commissione ha posto sul tema della limitazione della velocità in sede di lavoro preparatorio del progetto di riforma del codice stradale.

Quindi, ci troviamo dinanzi a un tema particolare che sta in un quadro molto più vasto di regolamentazione del traffico. Evidentemente, obiettivo del Governo è di realizzare una legislazione che non sia frammentaria su tutto il problema del traffico stradale, però è fuori dubbio che possono sorgere delle preoccupazioni anche da parte nostra, preoccupazioni che possono essere state determinate dall'invito rivolto dal rappresentante del Governo di differire l'esame del provvedimento di legge. Purtroppo, dopo la legge del 1954 abbiamo visto soltanto qualche cartello stradale posto per iniziativa degli enti locali su strade di determinati traffici, ma non si è avuta una regolamentazione organica della velocità. Stando così le cose vorrei che il rappresentante del Governo accedesse al nostro desiderio di un esame di merito della proposta di legge che abbiamo dinanzi, tenendo presente che noi non vogliamo arrivare a stabilire norme che ostacolino la possibilità di completare il quadro più vasto della disciplina del traffico stradale alla quale il Ministero intende arrivare entro breve termine. Per semplificare il lavoro, chiediamo che ci siano comunicate delle notizie sui lavori della Commissione che si occupa del progetto di riforma del codice stradale. Da parte nostra cercheremo di indicare quei punti che possono trovare immediata sanzione e che non ostacolano le restanti norme concernenti la riforma del codice stradale. Vorrei poi richiamare l'attenzione dei colleghi sulla opportunità di una disciplina immediata della velocità nell'ambito dei centri abitati. Sono del parere che il divieto di non superare la velocità di 50 chilometri orari nei centri abitati sia una norma che raccoglie un consenso immediato e unanime: essa consente di arrivare praticamente ad una soluzione della questione.

Circa l'adozione del testo nella sua attuale formulazione debbo dichiarare che io non ho presentato alcun emendamento perché essendo un problema di tanta importanza mi riservavo di sentire il parere dei colleghi e quindi chiedere all'onorevole Presidente di accordare un rinvio per darmi la possibilità di approfondire la materia. In relazione a questa mia richiesta di rinvio debbo notare che nell'ultima parte della relazione del collega Bardanzellu

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

zello è detto che « con la presente proposta si intende assolvere ad un alto compito di civile responsabilità »: non credo che il nostro breve rinvio possa dare modo a qualcuno di interpretarlo nel senso che da parte nostra non ci sia una eguale responsabilità.

PRESIDENTE. Mi pare che, arrivati a questo punto, io abbia il dovere di porre in votazione la proposta del relatore, di affrontare subito l'esame della disciplina della determinazione della velocità degli autoveicoli, senza dover attendere la presentazione del progetto di riforma del codice stradale. Anch'io sono dello stesso parere. Ammesso pure che per il 15 novembre prossimo sarà presentata alla Presidenza della Camera il disegno di legge per il nuovo codice stradale, quale pregiudiziale ne viene se, come diceva l'onorevole Zanibelli, noi discipliniamo almeno la velocità degli automezzi nei centri abitati? Innanzi tutto ci mettiamo in condizione di prevenire tanti casi di incidenti e poi diamo una legittima soddisfazione alla pubblica opinione, la quale insistentemente chiede e aspetta un provvedimento al riguardo.

MENOTTI. Fra la tesi del relatore — che condivido — e quella del Governo — che in relazione ai lavori della Commissione per il nuovo codice stradale chiede di rinviare l'esame della proposta di legge — propongo alla nostra Commissione se non sia il caso di nominare un ristretto Comitato incaricato di studiare insieme col relatore e col proponente i provvedimenti da prendere immediatamente, senza andare contro i criteri generali che saranno adottati nel nuovo codice stradale. Il Comitato ristretto potrebbe riferire nella prossima riunione della Commissione. Mi pare che lo stesso relatore abbia espresso il desiderio di avere del tempo per approfondire la materia.

TROISI. Io ho qualche perplessità di carattere formale. Si è parlato di urgenza, ma bisogna considerare che la proposta di legge dell'onorevole Bardanzellu dovrà completare il suo *iter* passando all'altro ramo del Parlamento. Stando così le cose proporrei di impegnare il Governo affinché entro breve tempo si addivenga ad una disciplina nella circolazione degli automezzi nei centri abitati, rinviando l'insieme delle norme su tutto il problema del traffico in sede di esame della riforma del codice stradale.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Vorrei chiarire la posizione del Governo. Io avevo espresso il parere che convenisse soprassedere all'esame della proposta di legge per tre ragioni: 1° perché, secondo

il parere del Ministero dei trasporti, la materia è regolamentata dalla legge n. 877; 2° perché in moltissimi comuni d'Italia si è già stabilita la velocità massima per gli autoveicoli, 3° perché il Governo è contrario a fare una legislazione frammentaria in relazione ad un così complesso problema.

D'altra parte noi non siamo convinti che soltanto la regolamentazione della velocità possa servire ad eliminare gli incidenti che si lamentano. Ma questo parere del rappresentante del Governo è semplicemente un invito. Il Governo non ne fa una questione preclusiva. Se la Commissione crede opportuno fissare con una legge un limite alla velocità degli autoveicoli fin da oggi, lo faccia pure. In questo caso però accederei senz'altro alla proposta del relatore di differire ad altra seduta l'esame di merito in modo da poter formulare gli articoli in coordinazione con il lavoro che sta svolgendo il comitato incaricato della riforma del codice stradale.

PRESIDENTE. A questo punto mi pare che possiamo concludere che la Commissione afferma la necessità che si debba trattare la materia in oggetto indipendentemente dalla preparazione della riforma del codice stradale in atto da parte del Governo, che ritiene opportuno procedere alla nomina di un comitato formato dal relatore e da altri due colleghi — ed io proporrei gli onorevoli Menotti e Semeraro Santo — e con l'intervento del proponente, onorevole Bardanzellu. Dello comitato elaborerà tutte le proposte modificative da presentare alla nostra Commissione nella prossima seduta. Se non vi sono osservazioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modificazioni all'articolo 236 del Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (2450).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 236 del codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 ».

Il disegno di legge era stato già deferito in sede referente alla nostra Commissione, la quale ebbe ad esaminarlo nella precedente seduta del 10 ottobre ultimo scorso e su proposta del relatore onorevole Bima chiese alla Presidenza della Camera che il provvedimento fosse ad essa deferito in sede legislativa. Tale richiesta è stata accolta.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 OTTOBRE 1956

Avverto che la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) nella sua seduta dell'11 ottobre scorso ha espresso parere favorevole al provvedimento.

Il relatore, onorevole Bima, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIMA, *relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2450 mira a modificare l'articolo 236 del codice postale e delle telecomunicazioni stabilendo una diversa ripartizione della soprattassa versata dagli utenti per la trasmissione dei telegrammi per telefono.

Le norme in vigore stabiliscono che detta soprattassa vada a totale beneficio dell'esercente il servizio telefonico. Essa è di lire 19,50 per le prime dieci parole, di lire 10 per ogni serie aggiuntiva di dieci parole, o frazione. Stante il progressivo sviluppo del servizio della dettatura fonica dei telegrammi e dato che esso viene anche eseguito dagli stessi uffici telegrafici dell'amministrazione postale, il Governo ha ritenuto di chiedere una ripartizione della soprattassa tra le società concessionarie telefoniche e l'amministrazione postale.

L'onorevole Semeraro Santo, durante la precedente seduta del 10 ottobre 1956, in sede referente, aveva fatto presente la opportunità di stabilire per legge quanto spetta alla amministrazione e quanto spetta alle concessionarie. Se noi facessimo per legge questa ripartizione, creeremmo una anomalia in quanto attualmente le tariffe postali vengono stabilite con decreto del Presidente della Repubblica.

Concludo dichiarando di essere favorevole al disegno di legge nel testo formulato dal Governo e invito la Commissione a volerlo approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MURDACA. Nella precedente seduta avevamo proposto di stabilire noi stessi l'ammontare della soprattassa e la sua ripartizione.

PRESIDENTE. Io sarei dell'opinione di lasciare il testo inalterato, perché ci possono essere degli elementi che sfuggono in questo momento e potremmo pregiudicare gli utenti. Demandiamo la facoltà di ripartire la soprattassa al potere esecutivo che, come ha sempre fatto nel passato, disciplinerà con oculatazza la materia.

SEMERARO SANTO. Noi siamo d'accordo per la soprattassa. Però non vorremmo che le società concessionarie — che sono tanto forti — riescano a fare pressione sul Ministero per ridurre la ripartizione ai minimi termini.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Se le società concessionarie avessero avuta tanta forza, non sarebbe venuto fuori il provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do lettura dell'articolo unico.

« L'articolo 236 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, è sostituito dal seguente:

« La trasmissione dei telegrammi per telefono è soggetta, oltre che alle ordinarie tasse telegrafiche, ad una soprattassa da ripartirsi tra l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e la Società telefonica concessionaria, secondo criteri che tengano conto della effettiva entità della rispettiva prestazione.

L'ammontare della soprattassa e l'aliquota di ripartizione sono stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per le poste e le telecomunicazioni, di concerto con quello per il tesoro, sentito il Consiglio dei Ministri »

Il disegno di legge che consta di un articolo unico sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 171 del Codice postale e delle telecomunicazioni. (2423).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 171 del codice postale e delle telecomunicazioni ».

Il Relatore, onorevole Bima, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BIMA, *Relatore*. Prima di affrontare la discussione vorrei fare una dichiarazione pregiudiziale, per rendere noto ai colleghi l'imbarazzo nel quale mi trovo nel riferire. Pur essendo favorevole alla disciplina delle concessioni — anche perché l'attuale legislazione, proprio per essere troppo generica, ha creato notevoli difficoltà al Ministero delle poste e determinato vertenze tra concessionari e amministrazione — debbo dichiarare che sono nettamente contrario al contenuto di questo disegno di legge. Prima di tutto sono contrario al criterio in base al quale vengono fissati i relativi canoni da parte della amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

L'amministrazione, con il disegno di legge al nostro esame, vorrebbe codificare una prassi che è stata seguita fino ad oggi adot-

tando il principio di fissare i canoni per i ponti radio mediante un *forfait* di 80 unità di conversazioni giornaliere per 300 giornate di servizio, tenuto conto della distanza, del numero delle frequenze assegnate, del volume presunto del traffico e di altri elementi.

A parte il fatto che i canoni, determinati con tale criterio, verrebbero ad essere abbastanza elevati e quindi da scoraggiare la diffusione di un mezzo molto importante di comunicazione, io non condivido il principio di dover considerare le concessioni dei ponti radio come una perdita di un certo volume di traffico da parte dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni. D'altra parte, non ritengo che detta amministrazione debba essere pagata nella stessa misura in cui lo sarebbe qualora il servizio fosse disimpegnato con suo personale e con i propri impianti. Mi pare che nel formulare questo disegno di legge ci sia stata una presunzione che tende a voler limitare il dilatarsi delle concessioni per ponti radio per evitare una perdita di traffico da parte dell'amministrazione postale.

Seconda obiezione. A me pare che l'organo a cui sono destinati questi proventi non sia il più idoneo ad esercitare la funzione di fissare i canoni. Trattandosi di canoni per la concessione di un servizio, sono del parere che la forma specifica non sia il corrispettivo di un servizio effettivamente prestato, ma sia il corrispettivo di una concessione governativa data dallo Stato senza prestazioni di servizi di sorta. Pertanto ritengo che questi canoni dovrebbero essere destinati all'amministrazione del Tesoro, alla quale affluiscono tutti i proventi riguardanti le concessioni governative. A causa di queste perplessità nei confronti dei criteri contenuti nel disegno di legge vorrei pregare l'onorevole Presidente di nominare un altro relatore lasciandomi eventualmente la facoltà di fare una relazione di minoranza.

TROISI. Il collega Bima ha posto una questione di notevole interesse, direi elegante anche dal punto di vista dottrinale. Egli in sostanza riconduce il concetto di canone a quello di tassa; perciò il destinatario dovrebbe essere il tesoro.

Però considerando bene la questione, poiché tutti i servizi delle telecomunicazioni sono accentrati nel Ministero delle poste e telecomunicazioni anche ai fini del controllo, della manutenzione, ecc., evidentemente c'è un servizio anche se non è valutabile immediatamente.

Perciò, se da un punto di vista astratto si può ritenere che si tratta di una tassa da conovviare nel Ministero del tesoro, in concreto

la cosa sta in modo ben diverso. Mi permetto quindi di dissentire dalla tesi drastica enunciata dal collega Bima.

PRESIDENTE. Lo Stato ha tutto l'interesse a disciplinare le private, non solo per ragioni di controllo, ma anche per fare in modo che il privato non ne usufruisca a suo esclusivo vantaggio.

BIMA, *Relatore*. Io non sono contrario alla fissazione del canone, ma dico che il canone non deve essere fissato da quell'organo che ha tutto l'interesse a determinarlo in una misura alla per ostacolare i ponti radio e costringere all'uso del telefono. Secondo me tale determinazione dovrebbe essere fatta da un organo che abbia interesse ad incassare molto da questi proventi, mentre questo interesse non l'ha il Ministero delle poste e telecomunicazioni, che, invece, applica le tariffe in base alla perdita di traffico che si verifica a suo danno.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Finora non c'è stata una legge per la fissazione delle tariffe e siamo stati costretti ogni volta ad effettuare un elaborato studio in seno al consiglio d'amministrazione per stabilire che cosa i concessionari dovevano pagare. Siccome tutto questo portava anche a delle applicazioni che potevano non corrispondere ad una esatta giustizia distributiva, abbiamo ritenuto opportuno che i criteri per determinare le tariffe fossero fissati per legge.

Quanto all'affermazione che il canone dovrebbe essere percepito dal Tesoro, desidero far riflettere che in questo caso tutti gli operatori, i vari manovali, gli ingegneri, le sezioni di controllo, dovrebbero essere pagati dal Tesoro, perché sarebbe un servizio che il Ministero delle poste e telecomunicazioni farebbe per il tesoro.

PRESIDENTE. Vorrei sapere quali sono le proposte che intende fare l'onorevole Bima.

BIMA, *Relatore*. Io faccio soltanto delle riserve sulla competenza a fissare il canone e sull'ente a cui afferire questi canoni.

PRESIDENTE. Non mi pare che sia esatto quello che dice l'onorevole Bima riguardo alla competenza; poiché, una volta che per legge la competenza generale per questo determinato compito è affidata al Ministero delle poste e telecomunicazioni, non può essergli tolta.

BIMA, *Relatore*. Ma è una concessione governativa come tutte le altre e d'altra parte il Ministero delle poste e telecomunicazioni gestisce un servizio in concorrenza con questo.

PRESIDENTE. Quanto alla riscossione del canone, ammesso pure che tutti gli impianti siano di proprietà di terzi, e ciò non è, non è escluso che il Ministero delle poste e telecomunicazioni allo stato attuale delle cose ha la competenza di disciplinare questa materia e quindi ne deve ricavare anche un utile nell'interesse della collettività, altrimenti farebbe gli interessi dei privati.

I primi articoli del codice postale dicono espressamente che l'amministrazione delle poste e telecomunicazioni ha il monopolio di tutti i servizi al riguardo. Quindi, come si fa a toglierle questa competenza?

BIMA, Relatore. Lasciando al Ministero delle poste quella quota parte di canone corrispondente al servizio; il resto dovrebbe andare al tesoro.

TROISI. Sulla questione pregiudiziale, vorrei che le cose fossero lasciate come stanno. Per quanto riguarda il *quantum*, nel fissare il corrispettivo si deve tener conto o del costo del servizio che sopporta l'amministrazione o del vantaggio che ne ricava il concessionario. Mi pare che questi due criteri di fissazione siano previsti nel disegno di legge.

BIMA, Relatore. Dato che io non condivido i criteri ispiratori del disegno di legge, pregherei il Presidente di volermi sostituire nell'incarico di relatore.

PRESIDENTE. Preso atto del desiderio dell'onorevole Bima, prego l'onorevole Troisi di sostituirlo nella relazione a questo disegno di legge.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 1° gennaio 1886, n. 3620, relativa alla esecuzione della Convenzione internazionale per la protezione dei cavi telegrafici sottomarini, conclusa a Parigi il 14 marzo 1884. (2424).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente modifiche alla legge 1° gennaio 1886, n. 3620, relativa alla esecuzione della Convenzione internazionale per la protezione dei

cavi telegrafici sottomarini, conclusa a Parigi il 14 marzo 1884.

Il relatore, onorevole Cafiero, mi ha espresso il desiderio di approfondire meglio la questione e perciò di rinviare questa discussione.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nell'odierna seduta.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Modificazioni all'articolo 236 del Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 » (2450):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bima, Bogoni, Boidi, Cacciatore, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Ferrari, Riccardo, Gorreri, Lombardi Carlo, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sparapani, Troisi, Viale, Zanibelli.

È in congedo:

Farinet.

La seduta termina alle 11,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI