

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

I.

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 GENNAIO 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE **ALDISIO**

INDICE	PAG.
Disegno e proposte di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto legislativo 27 ottobre 1958, n. 956. (742);	
COLITTO ed altri: Proroga del termine di entrata in vigore delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. (579);	
GIOLITTI ed altri: Proroga dei termini relativi all'applicazione delle norme per la disciplina della circolazione stradale contenuta negli articoli 25, 32 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. (593);	
MACRELLI ed altri: Proroga del termine di entrata in vigore delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 96. (667);	
SERVELLO ed altri: Proroga del termine di entrata in vigore delle norme sulla circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. (683);	
AMENDOLA Pietro ed altri: Proroga dell'entrata in vigore del codice della strada (705)	2
PRESIDENTE	2, 3, 4, 6, 7, 11, 12
AMENDOLA PIETRO	2, 3
BENSI	3, 11
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	3, 12
BASILE	4
MACRELLI	4, 10, 12
COLITTO	4, 11
CALABRÒ	4
TOGNI GIULIO BRUNO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	4
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	6
CAMANGI	8, 9, 10
TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	8, 9 10, 11

La seduta comincia alle 10.

Discussione del disegno di legge: Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto legislativo 27 ottobre 1958, n. 956 (742); e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Colitto ed altri: Proroga del termine di entrata in vigore delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 (579); dei deputati Giolitti ed altri: Proroga dei termini relativi all'applicazione delle norme per la disciplina della circolazione stradale contenuta negli articoli 25, 32 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 (593); dei deputati Macrelli ed altri: Proroga del termine di entrata in vigore delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 (667); dei deputati Servello ed altri: Proroga del termine di entrata in vigore delle norme sulla circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 (683); e dei deputati Amendola Pietro ed altri: Proroga della entrata in vigore del codice della strada (705).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvata con decreto legislativo 27 ottobre 1958, n. 956 » (742), nonché delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Colitto ed altri: « Proroga del termine di entrata in vigore delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (579), dei deputati Giolitti ed altri: « Proroga dei termini relativi all'applicazione delle norme per la disciplina della circolazione stradale contenute negli articoli 25, 32 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (593); dei deputati Macrelli ed altri: « Proroga del termine di entrata in vigore delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (667); dei deputati Servello ed altri: « Proroga del termine di entrata in vigore delle norme sulla circolazione stra-

dale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 » (683); ed infine dei deputati Amendola Pietro ed altri: « Proroga dell'entrata in vigore del codice della strada » (705).

Si tratta quindi di un disegno di legge, presentato dal Governo e di cinque proposte di legge, che mirano, in parte, a prorogare l'entrata in vigore del decreto presidenziale sulla disciplina della circolazione stradale e, in parte, come la proposta di legge dell'onorevole Giolitti e il disegno di legge governativo, a introdurre delle modificazioni in alcuni articoli del decreto stesso.

Le proposte relative alla proroga sono antecedenti al disegno di legge governativo, predisposto, come dicevo, per la modifica di alcune norme, il che dovrebbe far ritenere che esse siano, sotto un certo aspetto, superate e che oggi dovremmo esaminare soltanto il disegno di legge e gli emendamenti che verranno presentati dagli onorevoli commissari, nella speranza di giungere in giornata alla conclusione del nostro lavoro, così da eliminare lo stato di incertezza che si è determinato in alcune categorie di cittadini.

Parecchi emendamenti sono già a disposizione della Presidenza. Vorrei pregare i colleghi che ritengono di doverne presentare altri, di farli pervenire entro un'ora, in modo che per la seduta del pomeriggio siano a disposizione dei relatori e del rappresentante del Governo, i quali ci potranno esprimere il loro parere sulla accettabilità o meno dei medesimi.

AMENDOLA PIETRO. Noi non siamo d'accordo né con la prima né con la seconda proposta del Presidente. Egli ritiene che le proposte di proroga siano da considerare superate con la presentazione del disegno di legge governativo, concernente alcune limitate modifiche al codice della strada. Orbene, noi riteniamo, invece, che le proposte di proroga avanzate sia dal nostro settore sia da altri settori dell'assemblea siano intese a dare al Parlamento il tempo indispensabile per esaminare serenamente, tranquillamente e con profondità tutte le modifiche che si rendono necessarie e non solamente quelle del Governo. Le modifiche da apportare sono ben più numerose ed è da prevedere che i pochi giorni che mancano al 29 gennaio — data in cui dovrebbe entrare in vigore il nuovo codice della strada — non sarebbero sufficienti per un esame coscienzioso e prudente di tutta questa materia, vasta, delicata e complessa, a meno di ricadere nel precedente errore. Infatti, proprio il fatto di avere affrettatamente,

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

nell'ultima settimana precedente alla scadenza della delega concessa al Governo, investito la Commissione consultiva parlamentare dell'esame di questo codice, ha portato alla incresciosa conseguenza che prima ancora dell'entrata in vigore della legge, lo stesso Governo, il quale si era assunto tutta la responsabilità per quanto riguardava il merito della legge, ha dovuto riconoscere che essa, almeno in alcuni punti, era sbagliata ed è stato costretto a proporre delle modifiche.

Ora, siccome — lo ripeto — le modifiche che noi riteniamo necessarie non sono soltanto quelle proposte dal Governo, ma anche quelle avanzate dai vari settori dell'Assemblea, compreso quello di maggioranza, è evidente che questo lavoro non può essere fatto sotto la spada di Damocle della scadenza del 29 gennaio.

Si rende perciò necessaria una proroga, proroga che — aggiungo — potrebbe anche essere contenuta in termini più limitati di quelli indicati nelle diverse proposte di legge: la necessità che la legge entri in vigore il prima possibile è sentita da tutti, compresi i settori produttivi, come quello dell'industria motociclistica, che in questo stato di cose si trovano paralizzati nella loro attività.

Quindi una proroga a data troppo lontana non sarebbe gradita neppure a coloro che richiedono delle modifiche al codice della strada. Però è evidente che entro il 29 gennaio non potrebbe essere fatto un lavoro sufficientemente serio, tanto più quando si tenga presente che il 15 corrente ha inizio il congresso del partito socialista a Napoli e i colleghi socialisti debbono essere lasciati liberi di parteciparvi.

Date queste premesse, noi riteniamo che le proposte di proroga debbano essere esaminate con precedenza assoluta.

Ugualmente siamo contrari alla proposta del Presidente di presentare gli emendamenti nel termine di un'ora, perché questo significherebbe strozzare la discussione. Occorre, secondo noi, almeno una giornata di tempo.

BENSI. Noi non facciamo questione di rinvio o di proroga, poiché riteniamo che la discussione debba essere fatta subito. Però non possiamo essere d'accordo sul termine di un'ora per la presentazione degli emendamenti. A ciascuno deve essere riservato il diritto di presentare gli emendamenti al momento opportuno, a seconda dello svolgimento della discussione.

PRESIDENTE. Senza che sia nulla compromesso per ciò che riguarda le proposte di proroga, credo che dopo aver udite le rela-

zioni dei due relatori della IX e della X Commissione, potremo regolarci meglio sul da farsi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna esaminare le cose con molta tranquillità e serenità, perché il codice della strada è ormai divenuto legge e dovrebbe entrare in vigore il 29 gennaio. Il lavoro per la formulazione di questo codice è stato notevole. Il Governo ha cercato di riassumere tutta la preparazione compiuta negli ultimi dieci anni, con la preoccupazione fondamentale di introdurre finalmente — attraverso la consultazione di tutte le categorie interessate, di studiosi e di enti — delle norme che valgano ad eliminare quella grave indisciplina della circolazione stradale, che è in massima parte fonte dei ripetuti fatti luttuosi che tutti conosciamo.

La legge è stata fatta, malgrado che tre membri della Commissione interparlamentare si siano ritirati, ed è stata pubblicata. Dopo la pubblicazione sono state presentate da parte di alcune categorie interessate delle osservazioni. Il Governo poteva tenerne o non tenerne conto. Ha seguito tuttavia il primo indirizzo, presentando esso stesso un disegno di legge concernente modificazioni, disegno di legge che è ora all'esame delle Commissioni riunite IX e X.

Rispondo subito all'onorevole Amendola che proprio il settore dell'industria motociclistica, al quale egli ha accennato, mi ha fatto pervenire una comunicazione, in cui si dichiara molto soddisfatto degli emendamenti presentati dai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, coi quali sono state prese in considerazione le sue richieste.

AMENDOLA PIETRO. Io ho una lettera del presidente della federazione, che si esprime in modo diverso.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ho anche una lettera del presidente dell'A.C.I., con cui viene sollecitata l'entrata in vigore del codice della strada.

Le proposte di proroga sono motivate dalla necessità di riesaminare ed emendare parte delle norme stabilite nel codice. Il Governo ha accolto il principio di riaprire la discussione, presentando esso stesso un disegno di legge diretto a questo scopo. Oggi riteniamo di dover fare appello al buon senso di tutti i colleghi affinché, prima di discutere di una proroga, si veda attraverso l'esame del disegno di legge governativo e degli emendamenti che saranno presentati dai commissari, se è possibile concretare le opportune modificazioni prima della scadenza del 29 gennaio, senza dover ricorrere alla proroga.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

Io dico: si inizi frattanto la discussione, salvo a vedere, durante l'*iter* della discussione stessa e dopo avere udito le relazioni dei relatori e presa visione degli emendamenti, se veramente non si ha il tempo di concludere prima del 29 gennaio, cosicché sia necessario prendere delle altre decisioni.

BASILE. Il gruppo liberale riconosce l'urgenza della entrata in vigore del nuovo codice della strada, tanto che la sua proposta di proroga è di soli 4 mesi, vale a dire la proroga più limitata nel tempo. Ciò premesso, noi non riteniamo opportuno fissare un termine per la presentazione degli emendamenti: tutti dobbiamo avere la possibilità di presentarne finché durerà la discussione.

Vi sono, infatti, argomenti che richiedono un esame approfondito, in seguito al quale può sempre scaturire l'opportunità di un emendamento: così può accadere, per esempio, per le norme riguardanti la revoca o la sospensione delle patenti, per quelle che riguardano la distinzione fra contravventori abituali e recidivi, per quelle che riguardano l'attraversamento di crocevia, e tanti altri ancora.

MACRELLI. Gli onorevoli colleghi sanno che, a nome dei colleghi repubblicani, ho presentato una proposta di proroga di ben 12 mesi, e le ragioni erano e sono evidentissime. Io sono convinto che, se i nostri voti fossero stati accolti — e questi voti corrispondevano, del resto, agli impegni assunti dal Governo quando gli venne concessa la delega — e se fossero stati ascoltati gli enti interessati, forse oggi non avremmo avuto il bisogno di convocarci. Invece, questi enti, come la Commissione parlamentare, furono ascoltati soltanto due o tre giorni prima della pubblicazione del codice stesso.

Ad ogni modo, venendo al punto in discussione, io potrei anche essere d'accordo con la proposta del nostro Presidente; senonché, temo che le proposte di emendamenti saranno tali e tante che ci mancherà il tempo necessario per discuterle. Io, intanto per citare un esempio, sto già preparando emendamenti che riguardano 12 articoli e penso che altri colleghi faranno altrettanto. È logico quindi supporre che, anche al termine di una discussione fiume, saremo costretti a concludere con un nulla di fatto.

Perciò, in linea pregiudiziale debbo essere contrario alla proposta del Presidente. Sarei, invece, disposto a ridurre i dodici mesi di proroga di cui alla mia proposta, accedendo addirittura alla proposta Colitto: ritengo infatti che in effetti quattro mesi siano suffi-

cienti per una discussione completa e approfondita.

COLITTO. Ricordo alla Commissione che ho presentato due proposte di legge sull'argomento: una di proroga, l'altra di modifiche al codice. Ciò dimostra la buona volontà del mio gruppo di esaminare senz'altro il merito del provvedimento. È evidente che, se le nostre proposte di modifica fossero accolte, non vi sarebbe più alcun bisogno di prorogare l'entrata in vigore del codice; però, ho i miei dubbi sulla possibilità che in breve tempo si arrivi ad una formulazione soddisfacente per tutti; pertanto sono del parere che si debba discutere sulle proposte di proroga, sia pure dopo aver sentito i due relatori sul disegno di legge presentato dal Governo.

CALABRÒ. Noi riteniamo indispensabile regolamentare al più presto le norme sulla circolazione stradale, ma non possiamo assolutamente accettare il *tour de force* che ci viene proposto: il codice contiene 146 articoli, e c'è da presumere che su ognuno di essi saranno proposti emendamenti. È perciò impossibile, a nostro avviso, che si possa concludere entro il giorno 29.

Quando il Parlamento ha dato la delega al Governo ha anche stabilito che il Governo doveva adeguarsi alle esigenze del traffico; ma la reazione del pubblico dimostra che questo adeguamento non c'è stato, così come non c'è stato adeguamento alla Convenzione di Ginevra.

Ecco perché vorrei pregare la Commissione di esaminare la possibilità di concedere un sia pur breve periodo di proroga; e ciò anche perché si prospetta una vera e propria rivoluzione in tutte le aziende costruttrici di motoscooters e di autocarri, le quali, avendo come lo Stato, un regolare bilancio di previsione che vien fatto in giugno, si troverebbero oggi in gravi difficoltà.

PRESIDENTE. L'onorevole Togni Giulio Bruno, relatore per la X Commissione, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Penso che tutti siamo consapevoli del grossissimo problema — quello della circolazione stradale — che è venuto maturando nel nostro paese. Per dimostrare la vastità e la complessità degli aspetti che esso coinvolge, mi basterà citare pochissimi dati, molto significativi: nel 1933 circolavano 218 mila autovetture, che si ridussero a 149 mila nel 1946 e passarono poi a un milione e 237 mila nel 1957. Gli autocarri passarono dai 71 mila del 1933 ai 135 mila del 1946 e infine ai 392 mila del 1957. I motocicli superiori ai

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

125 centimetri cubi son passati dai 93 mila del 1933 ai 149 mila del 1946 e ai 605 mila del 1957. Da notare che a questi ultimi vanno aggiunti 2 milioni e 451 mila motoscooters, ciclomotori e categorie similari.

Se teniamo presenti alcune minime, ma particolarmente significative, considerazioni statistiche sugli incidenti della circolazione, ci rendiamo conto di come sia estremamente preoccupante il fenomeno. Nel 1934 gli incidenti furono 43.258, di cui 2.993 mortali e 39 mila con feriti; nel 1957 si è saliti a 188 mila incidenti, di cui 6.936 mortali e 148 mila feriti.

Se, poi, esaminiamo le cause che hanno provocato gli incidenti, troviamo che, nel 1957, l'inosservanza alle norme di circolazione ha provocato 86.867 incidenti; gli atti di imprudenza, 67 mila; lo stato fisico-psichico anormale, 3.502; difetti dei veicoli ed altre cause varie, 31.266.

Non mi dilungo su dati statistici, perché la mia relazione, data la situazione, vuole essere soltanto introduttiva; però, mi corre l'obbligo di sintetizzare ancora, almeno, l'andamento del trasporto di merci su strada: nel 1938 furono 5 miliardi di tonnellate-chilometro; nel 1947 7 miliardi; nel 1957 si è saliti a 33 miliardi! Sono, questi indici, il segno e la conseguenza dell'estrema vitalità del nostro paese nel suo sviluppo, ma fanno anche diventare sempre più serio il problema della circolazione.

È evidente che questo problema doveva e deve essere affrontato anche, e fondamentalmente, attraverso un programma stradale adeguato. Ora, è superfluo che io ricordi a voi, che in gran parte ne siete stati gli artefici o i collaboratori, gli sforzi che il bilancio del paese ha fatto in questo campo per la costruzione e il miglioramento della sua rete stradale, compresa quella capillare e particolarmente nel Mezzogiorno; allo stesso modo è superfluo ricordarvi l'attuale programma di potenziamento e miglioramento della rete stradale di maggiore importanza.

Ma, correlativamente a queste direttive, altre evidentemente erano richieste con urgenza dalla situazione e dall'opinione pubblica. Esisteva, cioè, il problema di una regolamentazione aggiornata, che non fosse più basata su presupposti tecnici e su situazioni di venticinque anni fa.

Sappiamo che il pensiero dominante di tutti gli ambienti interessati, dopo dieci anni di consultazioni, convegni e congressi, che hanno dibattuto i problemi e hanno portato man mano a una serie di formulazioni e di

proposte, talune contraddittorie, altre convergenti, era quello di arrivare a una legislazione adeguata, alla legislazione migliore possibile.

In questo senso deve essere rilevato anche lo sforzo del Parlamento, perché, ove si consideri anche l'aspetto giuridico, oltre che tecnico della legislazione in vigore, c'è da rimanere strabiliati che tale situazione sia potuta permanere fino ad oggi.

I colleghi sanno anche che con la ratifica della convenzione di Ginevra sono sorte una serie di questioni di grande importanza, come è stato più volte rilevato dalla dottrina e dalla giurisprudenza. Cioè, si può ben dire che, sotto molti aspetti, perfino l'utente della strada ha difficoltà di conoscere a quale norma deve ottemperare.

Non solo l'opinione pubblica, ma anche i congressi di Stresa avevano chiesto un corpo di norme di carattere tecnico. E il Parlamento, facendosi interprete di questa esigenza, con la legge 4 febbraio 1958, in base all'articolo 77 della Costituzione, ha delegato al Governo la competenza per la formulazione delle nuove norme sulla circolazione.

Non riprendo il tema della inadeguatezza tecnica e giuridica dei principi e delle norme di diritto in atto su questa materia, perché lo ho già adombrato. Ciascuno di noi, avendo certamente approfondito la materia, sarà pienamente convinto e sentirà, anche sotto questo aspetto, l'impegno che esiste verso il paese di giungere ad una rapida soluzione.

Occorre tener presenti le finalità principali che, a unanime giudizio, credo, anche dei colleghi presenti, debbono reggere le norme in materia.

La prima finalità è quella della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana. Abbiamo visto di quali gravi conseguenze sono carichi per tutto il popolo italiano quei dati statistici di cui ho dato lettura.

La seconda finalità è quella della chiarezza del diritto. Perché il cittadino deve sapere come ha da comportarsi e deve essere chiaro il carico sia penale sia patrimoniale — per le conseguenze giuridiche civili che nascono dagli incidenti — che si riflette sul cittadino stesso.

Infine, non ultima e non meno fondamentale, è l'esigenza economica e tecnica dell'automobilismo e dell'autotrasporto, come strumenti e condizioni essenziali e vitali per il progresso del paese. Ed è superfluo che dinanzi alle Commissioni dei trasporti e dei lavori pubblici io stia a dire che cosa l'automobilismo e l'autotrasporto rappresenta per il paese.

Ogni norma deve ovviamente rappresentare il punto di equilibrio e di convergenza delle tre diverse finalità, come sintesi e superamento di posizioni unilaterali e settoriali, ma tenendo anche conto della varietà e complessità delle situazioni e dei singoli fattori, nonché della rapidissima evoluzione tecnica e quantitativa dei mezzi di trasporto.

Sotto questo aspetto va dato atto, specialmente dopo la situazione caotica prolungatasi per tanto tempo, dei risultati raggiunti con le nuove norme sulla disciplina stradale, contenute nel decreto presidenziale del 27 ottobre 1958, n. 956. Norme che, seguendo anche i criteri della legge delega, intendono perseguire l'attuazione di una disciplina della circolazione organica, il più possibile, unitaria per tutto il territorio nazionale e idonea ad assicurare la circolazione e la guida dei veicoli a motore e a trazione animale, conformemente agli accordi internazionali che disciplinano la materia.

Esse determinano anche le autorità centrali e periferiche competenti a provvedere nei casi ordinari e nei casi d'urgenza ed attuano il principio del decentramento, quando si tratti di situazioni e di interessi locali; semplificano i procedimenti amministrativi, salvo adeguate garanzie per i cittadini; dispongono severe sanzioni penali, atte a rafforzare i singoli precetti, in funzione della tutela della pubblica incolumità.

A questo punto vi risparmio, per lasciare più tempo alla specifica finalità dell'odierna riunione, una panoramica dell'intero codice, che del resto voi già conoscete. Ma tutti possiamo convenire sulla vastità e complessità della materia regolata, sui risultati raggiunti, sulla inevitabilità di alcuni sacrifici particolari per il conseguimento di finalità generali. E non è da considerare innaturale che in un paese libero e in un libero Parlamento alcuni dei 146 articoli del decreto presidenziale siano stati da taluno giudicati opinabili e discutibili, non sempre rispondenti all'equilibrio tra le varie e complesse esigenze da salvaguardare o, comunque, migliorabili. Però, tutti possiamo concordare pienamente e responsabilmente, insieme con l'opinione pubblica più vasta, sugli indirizzi generali, sulla preminente preoccupazione di salvare adeguatamente l'incolumità pubblica.

Pur avendo ben salda questa finalità — che i due Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, nonostante tanta diversità di situazioni e tante discussioni sollevate, hanno avuto particolarmente a cuore e hanno difeso con appassionato fervore — il Governo ha ac-

colto alcune osservazioni e istanze dei settori interessati riconosciute eque, per soddisfare le loro esigenze. Con la presentazione del disegno di legge governativo e con le conseguenti procedure parlamentari che oggi dovremmo incominciare ad affrontare, si deve, a mio parere, ritenere superati i motivi che hanno determinato le proposte di proroga presentate anteriormente al disegno di legge suddetto.

L'incertezza derivante da una eventuale proroga della entrata in vigore del decreto presidenziale, proprio oggi nell'attuale concreta fase legislativa, provocherebbe la peggiore delle situazioni, oltre che per i riflessi sulla sicurezza del traffico e della circolazione, soprattutto per la completa paralisi in cui cadrebbero molti settori produttivi legati alla motorizzazione — e sappiamo quanto sono vasti e importanti — i quali, per la natura dei problemi tecnici ed economici che resterebbero sospesi, si troverebbero di fronte, non solo a un prolungarsi della stasi commerciale già in atto da due mesi, ma alla impossibilità di adeguate decisioni nei loro programmi di progettazione e di produzione.

Mi pare, quindi, che sia grave in questo momento la responsabilità del Parlamento e di noi membri delle Commissioni dei trasporti e dei lavori pubblici, cui sono state affidate in sede legislativa le necessarie deliberazioni: noi abbiamo il dovere di operare, anche con sacrificio personale, per la tempestiva redazione delle norme di legge migliori e definitive.

Al fine di passare concretamente all'esame del disegno di legge, cedo la parola al collega Lombardi, salvo ad intervenire adeguatamente, durante la discussione, su tutti gli aspetti tecnici dei vari articoli e degli emendamenti che verranno presentati, riservandomi io stesso di proporre qualche emendamento.

PRESIDENTE. Il Relatore per la IX Commissione, onorevole Lombardi Giovanni, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione. Dopo la relazione del collega Togni, essendosi delineato l'orientamento della Commissione in favore dell'esame delle proposte di modifica, a me non resta che illustrare i provvedimenti recanti rispettivamente i numeri 741 e 593.

Il disegno di legge n. 742 contiene modifiche proposte direttamente dal Governo; la proposta di legge n. 593 contiene, invece, modifiche proposte dall'onorevole Giolitti e da un gruppo di altri colleghi.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

Le modifiche proposte dal Governo toccano gli articoli 25, 33, 51, 106, 107 e 146.

All'articolo 25, che tratta dei motoveicoli, il Governo propone di elevarne il peso, a pieno carico, da 15 a 25 quintali.

All'articolo 33, che tratta dei pesi massimi dei veicoli, il Governo, mentre propone la correzione di un errore materiale contenuto nel quarto comma (sostituire le parole « non può raggiungere » con le parole « può raggiungere »), propone altresì di elevare a 100 quintali il limite di peso indicato nel sesto comma in 80 quintali in corrispondenza dell'asse più caricato: e ciò per analogia con la legge del 1954 e con la Convenzione di Ginevra, la quale consente di non superare, nell'ambito dei singoli paesi, il limite di 13 tonnellate.

Il Governo propone poi di sostituire interamente il primo comma dell'articolo 51, che riguarda il posto di guida negli autoveicoli adibiti al trasporto di cose: per consentire ad un maggior numero di tali autoveicoli di mantenere a sinistra il posto di guida, ha elevato da 40 a 70 quintali il peso complessivo a pieno carico per poter godere di tale facoltà. È evidente che non si può andare oltre tale limite, perché l'esigenza della sicurezza, fondamentale in questo caso, non può assolutamente consentirlo.

Anche le norme riguardanti il sorpasso, di cui all'articolo 106, vengono ritoccate. Il settimo comma di detto articolo si presta ad un equivoco, poiché parla di divieto di sorpasso « in prossimità e in corrispondenza delle curve... ». Tale dizione potrebbe far credere che le due circostanze debbano verificarsi contemporaneamente, mentre lo spirito della norma va interpretato nel senso che ognuna delle due circostanze è causa di divieto e, pertanto, il Governo propone la sostituzione della « e » con la « o ». Anche il penultimo comma dello stesso articolo viene modificato, togliendo gli autocarri dall'elenco dei veicoli a cui è fatto divieto di effettuare i sorpassi previsto in quel comma.

Per quanto riguarda la distanza di sicurezza tra veicoli, il Governo ha riesaminato la materia e, unificando i primi due commi dell'articolo 107 che tratta la questione, ha soppresso l'obbligo della distanza di 40 metri tra i veicoli nel cuore del centro cittadino, così semplificando il problema della circolazione, pur mantenendo a 100 metri la distanza necessaria, fuori dei centri abitati, fra gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati.

Il Governo ha riesaminato, altresì, le disposizioni transitorie (articolo 146), propo-

nendo anche ad esse alcune modifiche. Così ha proposto di prorogare fino a 5 anni, dopo la data di entrata in vigore del nuovo codice, il permesso di circolare a quei autoveicoli e rimorchi che superino i limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 32 del codice stesso; e ciò evidentemente, per dare la possibilità del completo ammortamento del veicolo.

Il Governo ha, infine, modificato le norme concernenti la validità delle patenti di guida rilasciate anteriormente all'entrata in vigore del nuovo codice, di cui è materia l'ultimo comma dello stesso articolo 146.

Presumo che, dopo questa brevissima esposizione riguardante le modifiche proposte dal Governo nel suo disegno di legge, ciascuno di noi si sia reso conto del notevole miglioramento che viene apportato al testo del codice.

Passo, perciò, all'esame della proposta Giolitti. Essa tocca soltanto l'articolo 146, vale a dire le disposizioni transitorie, soffermandosi particolarmente su tre punti.

L'onorevole Giolitti propone, infatti, che la tolleranza, già prevista in due anni, per la sagoma dei motoveicoli, riformata dall'articolo 25, sia estesa fino alla data del 30 luglio 1964.

Lo stesso onorevole Giolitti propone, poi, che la stessa tolleranza sia estesa, per il medesimo periodo, per quanto riguarda la sagoma dei veicoli in genere, riformata con l'articolo 32 del codice: e in questa proposta è d'accordo con un emendamento governativo, che mi trova favorevole.

Infine, propone che la stessa tolleranza sia estesa per quanto riguarda il limite di peso previsto all'articolo 33.

Mentre, come ho già detto, sono favorevole alla seconda proposta dell'onorevole Giolitti, altrettanto non posso dire per la prima e la terza delle sue proposte. Riconosco anch'io che il problema è quanto mai difficile, ma dobbiamo tutti riconoscere che non sempre si può conciliare il principio fondamentale della sicurezza stradale con altri principi che riguardano la vita dell'industria e del commercio e, in generale, l'economia e i bisogni dei cittadini.

Poiché sono convinto che è stato fatto tutto il possibile, mi associo alle conclusioni del collega Togni. Anch'io, mi riservo di proporre qualche emendamento. A mia volta, poi, propongo che sia lasciata a chiunque ampia possibilità di presentarne nel corso della discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

CAMANGI. Credo che sia opportuno parlare in sede di discussione generale, se non altro per preparare il terreno agli eventuali emendamenti: io personalmente sento il bisogno, prima di presentare degli emendamenti, di avere dei chiarimenti dai relatori e dal Governo, il che non si può fare se non in sede di discussione generale. Il mio intervento, pertanto, anche se potrà sembrare di merito dettagliato, ha soltanto lo scopo preannunciato.

La prima osservazione riguarda una questione d'impostazione generale, per quanto attiene, soprattutto, alla esclusione che si è fatta, nel testo attuale, del titolo I del vecchio codice della strada. È vero che nelle norme transitorie e finali, all'articolo 145, è stabilito che il titolo I del vecchio codice resta in vigore, salvo alcune norme particolari — il che pregiudizialmente non conferisce chiarezza alla cosa — ma il non aver posto l'attenzione sul titolo I mi sembra un errore, poiché in esso si tratta della tutela della strada, e, se è vero che il problema della circolazione è un problema soprattutto di tipi di veicoli, di funzionamento di questi veicoli, di comportamento dei conducenti e via di seguito, è anche vero che il problema della circolazione riguarda contemporaneamente e pregiudizialmente, vorrei dire, le strade.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La legge delega non prevedeva questa estensione.

CAMANGI. Per esempio, fra le prescrizioni del vecchio titolo I è indicata la distanza minima a cui possono essere consentite le costruzioni lateralmente alle strade. Tale distanza, fissata in 3 metri nel 1933, fu già allora considerata inadeguata, tanto che subito dopo se ne avvertirono gli inconvenienti. Ora il nuovo codice della strada recepisce il vecchio titolo I e rimane così in vigore la distanza di 3 metri. È un grave inconveniente, a cui si trovano di fronte, non solo il Ministero dei lavori pubblici e gli uffici tecnici della Azienda Nazionale Strade Statali, ma anche i comuni, quando si tratta di allargare le strade; ciò che avviene continuamente. La distanza di tre metri delle costruzioni preclude il più delle volte la possibilità di allargamento delle strade.

Un'altra osservazione di carattere generale è quella riguardante la segnaletica. Non mi pare che nel nuovo testo il problema della segnaletica sia stato sufficientemente approfondito e, soprattutto, opportunamente chiarito. Eppure si tratta di uno dei problemi fondamentali della circolazione. Lasciamo stare la segnaletica nelle strade extra urbane, ma con-

sideriamo la segnaletica nelle città, dove il conducente dell'autoveicolo dovrebbe avere due occhi per guardare la strada e altri due per guardare le segnalazioni, che in certi casi sono talmente numerose e confuse, che non è umanamente possibile pretenderne la visione e l'osservanza.

Vi sono, poi, delle osservazioni di dettaglio, che espongo, come ho detto, per ottenere gli opportuni chiarimenti, ai fini di una proficua discussione degli articoli.

Un rilievo che può sembrare di lieve entità, ma che ha invece la sua importanza, è quello che riguarda l'articolo 3 comma quinto, dove si parla dell'« ente proprietario delle strade con precedenza ». Che cosa è la strada con precedenza? Nell'articolo 105 si dà una definizione della strada con precedenza, quindi nel merito non ci sarebbe nulla da osservare. Ma, per ragione di forma, sarebbe stato meglio fare inizialmente una serie di definizioni, come si era cominciato con l'articolo 1, che dà delle definizioni topografiche stradali. Chi legge questo codice, deve man mano capire di che cosa si tratta, non deve essere costretto ad arrivare fino alla fine per trovare una definizione che gli è indispensabile. Questo è il caso della « strada con precedenza ».

Nell'articolo 8, al comma primo, lettera E si parla del segnale « lavori », ma non è indicata la distanza a cui questo segnale deve essere posto, mentre moltissimi incidenti accadono perché il segnale è posto troppo vicino e non si fa a tempo a vederlo. Si potrà dire che questa sarà materia di regolamento, ma io ritengo che sarebbe stato più opportuno rendere precisa la disposizione nello stesso testo della legge.

Sempre all'articolo 8, ultimo comma, è detto che chi viola le disposizioni dello stesso articolo è punito con certe determinate sanzioni. La responsabilità penale è implicita? Quando avviene un incidente, specialmente di una certa gravità, in conseguenza della mancata osservanza di queste norme, ne consegue, oltre la contravvenzione, anche il giudizio penale?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È implicito che rimane fermo il giudizio penale. Questa è la sola norma amministrativa.

CAMANGI. Nell'articolo 9 è prescritta l'autorizzazione, da chiedere quindici giorni prima, in caso di gare di velocità per autoveicoli, motocicli o ciclomotori. Quindici giorni, secondo me, sono pochi, se si vuole fare, come è stabilito, il collaudo del percorso. D'altra parte non vedo perché, come è prescritto nel comma settimo, nelle gare velocipedistiche debba darsi soltanto l'informazione al que-

store. Credo che le gare velocipedistiche costituiscano, agli effetti della circolazione, specialmente su certe strade, uno degli ingombri e degli inconvenienti di maggior valore. Inoltre, perché preoccuparsi soltanto delle gare sportive e non di tante altre manifestazioni che si svolgono sulle strade e che pure rappresentano un intralcio? Mi riferisco ai carri mascherati, ai corsi di fiori, ai cortei di ogni genere, alle processioni.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Queste manifestazioni sono già soggette all'autorizzazione della pubblica sicurezza.

CAMANGI. Questo agli effetti della pubblica sicurezza, ma io mi preoccupo dal punto di vista della circolazione. Quando quelle norme di autorizzazione furono stabilite, il problema della circolazione non aveva ancora assunto le caratteristiche del nostro tempo. Io penso che per lo meno la strada statale dovrebbe essere considerata come una specie di linea ferroviaria, sulla quale non dovrebbe venire in mente a nessuno di fare corsi in maschera, cortei, processioni e via di seguito. Perciò una norma in sede di codice della strada, per lo meno riguardante le strade statali, sarebbe opportuno.

All'articolo 10 si parla di trasporti eccezionali e di veicoli eccezionali. Però, non è stabilito quale deve essere il trattamento verso le macchine operative, che sono definite in altro articolo, cioè quelle macchine che servono per i lavori stradali, quali i rulli compressori. Io, per esperienza, so che fino adesso per trasferire un rullo compressore da una località all'altra facendolo passare su una strada, occorre una certa autorizzazione. Questa autorizzazione è richiesta anche nel nuovo codice? Mi pare che nell'articolo 10, combinato anche con gli articoli 31 e 76 che prevedono una licenza generica di circolazione, questo caso non sia previsto o, per lo meno, non sia chiaramente previsto.

L'articolo 11 tratta un argomento tanto dibattuto quanto importante: le insegne, i cartelli, gli altri mezzi pubblicitari e le insegne luminose. D'accordo con tutte queste norme, però debbo rilevare che manca proprio la norma fondamentale e di carattere generale, sia pure generica, ma comunque tale che possa impedire che tali mezzi pubblicitari disturbino la circolazione.

Che cosa prescrive, infatti, l'articolo 11? Che questi mezzi pubblicitari sono vietati quando, a giudizio dell'ente proprietario della strada, possono ingenerare confusione con i segnali stradali e con segnalazioni luminose di circolazione, o renderne difficile la com-

prendimento: ma non prevede per nulla la possibilità che essi possano disturbare genericamente, per il solo fatto che colpiscono l'occhio di chi è alla guida di un veicolo.

Una norma in tal senso, che pure dovrebbe essere la fondamentale, manca. Però, sempre il medesimo articolo, dettando norme per le distanze per i predetti mezzi pubblicitari, prescrive che essi non possono essere collocati, tra l'altro, in corrispondenza delle curve, sulle rocce e pareti rocciose. E che ragione v'è per impedire, ad esempio, che un cartello pubblicitario sia fissato su una roccia distante cento metri dalla strada?

Anche sull'articolo 14 c'è da fare un'osservazione. Esso stabilisce che, quando la striscia longitudinale segnata sulla carreggiata è continua, il sorpasso non è permesso, ma non prevede l'ipotesi, ormai comunissima, della doppia striscia longitudinale — una continua e l'altra tratteggiata — che, invece, consente il sorpasso al conducente che abbia dalla sua parte la striscia continua!

E veniamo ai velocipedi. Le loro caratteristiche vengono descritte negli articoli 23, 40 e 50, però in essi è ignorata la caratteristica essenziale: che, cioè, i velocipedi debbono essere gommati!

Anche la definizione del motoveicolo, contenuta nella lettera c) dell'articolo 25 non è sufficientemente chiara; fra l'altro, non è detto quante ruote esso debba avere. Inoltre, mi pare che sia eccessivo consentir loro un peso di 15 quintali, data la fragilità del mezzo. È un peso eccessivo per questo tipo di veicolo, di per sé irrazionale dal punto di vista della visibilità. Questi veicoli non riescono neppure a fermarsi tempestivamente!

Per quanto riguarda l'articolo 32, vorrei rivolgere una domanda: perché è stata ridotta la sagoma limite?

L'articolo 36, che detta norme sui dispositivi di segnalazione visiva dei veicoli a trazione animale e delle slitte, non stabilisce quale debba essere la distanza di visibilità. Per quanto riguarda l'età minima di chi sia alla guida di veicoli a trazione animale, mi pare che l'età di 14 anni sia veramente troppo bassa, così come è troppo bassa l'età di 16 anni per chi sia alla guida di ciclomotori: basti pensare che il motoscooter raggiunge la velocità di 150 chilometri orari!

L'articolo 80, con quelle prescrizioni burocratiche, sa troppo di poliziesco e non riesco a comprenderne l'utilità.

Neanche capisco l'articolo 81 che esclude i medici comuni dalla facoltà di rilasciare cer-

tificati di idoneità fisica alla guida dei veicoli : perché tale facoltà dev'essere riservata agli ufficiali sanitari medici provinciali e medici militari ?

Sull'articolo 91 condivido le osservazioni preannunciate dal collega Macrelli.

Un'osservazione di carattere generale è necessaria, invece, all'articolo 94: perché le Forze armate debbono avere la facoltà di rilasciare le patenti ai militari ? Perché l'Amministrazione delle Forze armate non fa guidare i suoi automezzi da quei soldati che da civili hanno conseguito la patente di guida ?

Nell'articolo 112 si parla dei silenziatori e si dice che il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza. Secondo me sarebbe necessaria in questa materia qualche disposizione più chiara e decisiva, perché tutti sappiamo quale importanza ha assunto il problema dei rumori.

L'articolo 118 è intitolato « Convogli militari, cortei e simili ». A questo argomento ho già accennato quando ho parlato dei cortei, manifestazioni e simili sulle strade statali.

Nell'articolo 124, penultimo comma, si stabilisce che dalla prescrizione di avere due conducenti sono esclusi gli autobus destinati a servizi pubblici di linea urbani, adibiti ad autolinee urbane. È un giro di parole che non mi riesce molto chiaro e sul quale gradirei un chiarimento.

Infine, nell'articolo 125, alla lettera a), si autorizza il Ministro dei lavori pubblici a dare disposizioni perché non si applichino talune norme — il che mi pare alquanto discutibile — e alla lettera d) si stabilisce in maniera draconiana che « la fermata » è vietata sulle autostrade. Ripeto, « fermata », non sosta. Che sia vietata la sosta, siamo d'accordo, ma che sia vietata anche la fermata momentanea per qualche necessità improvvisa, anche fisiologica, mi pare eccessivo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ci sono per le fermate le piste apposite.

CAMANGI. Ma queste piste non ci sono sempre.

Ripeto che le mie osservazioni hanno soltanto lo scopo di ottenere dai relatori e dai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici quei chiarimenti che possano tranquillizzarmi su alcuni dubbi, evitandomi degli interventi in sede di discussione degli articoli.

MACRELLI. Faccio mie tutte le osservazioni del collega Camangi e annuncio che presenterò tanti emendamenti per quanti sono stati i suoi rilievi.

Parlerò ora su due questioni, una relativa agli articoli 32 e 33, l'altra relativa all'articolo 91, salvo ad esaminare anche l'articolo 146.

Gli articoli 32 e 33 trattano della sagoma limite e dei pesi massimi. Io non posso dimenticare che sono rappresentante di una circoscrizione elettorale che ha una delle maggiori e migliori fabbriche di autocarri, precisamente la ditta Bartoletti. Essa offre lavoro a centinaia e centinaia di operai, i quali, se venissero applicate le norme contenute nel nuovo codice della strada, sarebbero messi sul lastrico. La ditta Bartoletti è benemerita, non solo dell'economia della Romagna, ma anche di quella del paese, perché ha assorbito un'altra attività che aveva avuto una soluzione di continuità. Non intendo fare l'esaltazione di questa ditta, ma non posso fare a meno di affermare che essa è veramente benemerita sotto ogni aspetto.

Mi preoccupa, quindi, delle gravi conseguenze che una serie di queste norme può avere nei confronti della popolazione operaia della circoscrizione, tenuto presente che la ditta ha già dovuto diminuire la sua attività.

Sull'articolo 32 e sull'articolo 33 presenterò degli emendamenti che vengono ad aggiungersi a quelli presentati dal Governo.

E vengo all'articolo 91. So che parlo di fronte a molti colleghi avvocati come me e che come me avranno constatato come in questo articolo si sovverte ogni norma, non solo di diritto comune, ma anche di diritto costituzionale. L'articolo 91 doveva essere esaminato prima dalla Commissione per gli affari costituzionali e da quella della giustizia. Ho letto la cronaca di un convegno tenuto recentemente a Milano, sotto la presidenza del Primo Presidente della Corte d'appello di quella città. Orbene, a proposito dell'articolo 91, quell'altissimo magistrato ha rilevato che si viene ad istituire un tribunale prefettizio, poiché viene affidata alla competenza del prefetto, cioè dell'autorità amministrativa, una norma che dovrebbe essere di competenza assoluta ed esclusiva dell'autorità giudiziaria. Questo rappresenta un sovvertimento pieno di quello che è l'ordinamento giuridico, morale e politico della nostra organizzazione statale.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma già attualmente la competenza spetta al prefetto.

MACRELLI. Quando nell'articolo 91 si arriva a dire che gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al prefetto e all'ispettorato gli elementi necessari per la valutazione delle modalità e delle circostanze

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

di fatto relative all'investimento, si viola in pieno l'articolo 230 del codice di procedura penale, che stabilisce il segreto d'ufficio e il divieto di comunicazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria dei risultati dei loro accertamenti. Vogliamo codificare questa anormalità giuridica e morale, che costituisce illegalità e, soprattutto, violazione della Costituzione?

Al momento opportuno proporrò che l'articolo 91 venga accantonato.

Presenterò poi un emendamento sull'articolo 146 delle norme transitorie, specialmente per quello che riguarda la posizione dei più modesti automobilisti. Vi sono norme sui dispositivi di frenatura — articolo 42 — sulle segnalazioni visive — articolo 45 — sui dispositivi silenziatori — articolo 47 — e via di seguito, per cui occorre dare un termine congruo affinché si possa provvedere in conformità alle norme del nuovo codice.

PRESIDENTE. Do la parola al deputato Bensi che ha chiesto la parola per mozione d'ordine.

BENSI. A nome del mio gruppo vorrei fare una proposta per cercare di arrivare ad una regolamentazione dei lavori; perché, se continuiamo a discutere in questo modo e in questa misura, non raggiungeremo probabilmente la possibilità seria e concreta di valutare esattamente le cose e di uscire da questa situazione.

Ritengo che la prima cosa da fare sia quella di permettere la presentazione completa di tutti gli emendamenti, affinché se ne possa prendere visione. Il termine potrebbe essere stabilito entro la giornata di domani. In secondo luogo si dovrebbe costituire un comitato ristretto — o due comitati, uno per ciascuna Commissione — per suddividere questi emendamenti per categoria o per settore, e per riferire la settimana ventura alle Commissioni riunite, in maniera che esse possano affrontare il problema di fondo circa il tempo che si ritiene necessario per giungere a una conclusione. Nella situazione attuale, nessuno di noi è in grado di orientarsi, mentre, con la procedura che io propongo, si uscirebbe dall'attuale stato d'incertezza. La settimana ventura le Commissioni riunite potrebbero essere riconvocate e i problemi potrebbero essere affrontati nel loro complesso.

Ritengo però opportuno che il Governo faccia sapere oggi quale è il suo punto di vista sulle modificazioni che intende attuare, in modo che ciascun gruppo possa conoscere i punti che può portare in discussione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La situazione esistente impone alle Commissioni e al Governo la miglior chiarezza possibile; e pertanto posso assicurare che da parte nostra non vi è, né mai vi è stata, preclusione alcuna a prendere in seria e concreta considerazione eventuali miglioramenti al codice della strada. E ciò, evidentemente, perché, se ci siam dati carico, a suo tempo, con notevole sacrificio, di arrivare, dopo tanti anni, ad una regolamentazione delle norme di circolazione stradale, in obbedienza alla delega che lo stesso Parlamento ci ha affidato, limitandola nel tempo e nell'oggetto, indubbiamente, oggi, siamo altrettanto interessati a far sì che eventuali deficienze siano eliminate e conseguenti miglioramenti apportati. E tutto ciò senza farne questione di prestigio, perché si tratta di materia che non riguarda una determinata zona o una determinata categoria.

Uguualmente senza far questioni di prestigio, ci siamo fatti carico di presentare una legge di modifica non appena ci siamo accorti, in base alla prima esperienza, che alcune norme andavano modificate.

Tutto ciò, ripeto, al di sopra di qualunque considerazione di carattere politico, che, oltre tutto, sarebbe fuor di luogo in una questione riguardante la pubblica incolumità e la tranquillità di circa 50 milioni di italiani.

Per questi motivi, la proposta testé fatta mi sembra accettabile; se le due Commissioni l'accetteranno, stabilendo di dare la delega ad un comitato ristretto, il Governo assume fin da questo momento impegno formale di essere a disposizione del comitato stesso, per esaminare uno per uno tutti quegli emendamenti che saranno proposti e dare su ciascuno di essi il parere più obiettivo.

COLITTO. Sarei tentato di accogliere la proposta, ma ho l'impressione che, anche dopo le riunioni del comitato ristretto, le nostre due Commissioni, la prossima settimana, si troveranno a dover ricominciare daccapo la discussione. Nessuno, infatti, potrà impedirmi — che sia o meno chiamato a far parte del comitato — di ripresentare quegli emendamenti che il comitato non avrà ritenuto di accogliere.

Ora, siccome mi preoccupo che entro il 29 gennaio potremmo non aver finito — e di conseguenza il codice entrerebbe in vigore nell'attuale stesura — vorrei che le nostre Commissioni esaminassero l'opportunità di approvare, intanto, una proroga, sia pure di un mese o due soltanto.

PRESIDENTE. Anche io sono favorevole alla proposta dell'onorevole Bensi, la quale

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 13 GENNAIO 1959

tende a raccogliere entro la giornata di domani tutti gli emendamenti, emendamenti che dal comitato ristretto, composto dai rappresentanti di tutti i gruppi, sarebbero coordinati, sistemati e discussi, giungendo a delle conclusioni, per lo meno prese a maggioranza, che verrebbero sottoposte alle Commissioni riunite nella prossima settimana.

Così sarebbe semplificata la discussione definitiva e sarebbe possibile eliminare quelle confusioni e perplessità che ora ci preoccupano.

MACRELLI. Il lavoro del comitato ristretto verrà comunicato al Governo?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Governo parteciperà al lavoro del comitato e darà il suo parere sui singoli emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Bensi.

(È approvata).

Mi riservo di comunicare i nomi dei deputati che chiamerò a far parte del comitato ristretto.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,15.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI