

## COMMISSIONI RIUNITE

### LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

#### IV.

### SEDUTA DI MARTEDÌ 14 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE **ALDISIO**

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **MATTARELLA**

#### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno e proposte di legge</b> ( <i>Sequito della discussione e rinvio</i> ):		CALABRÒ . . . . .	29, 95
Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto legislativo 27 ottobre 1958, n. 956 (742);		BREGANZE, <i>Relatore per il parere della IV Commissione</i> . . . . .	32, 47, 62, 77, 81, 113
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);		SCHIANO . . . . .	32, 54
COLITTO ed altri: Modifica delle norme sul decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, concernenti la disciplina della circolazione stradale (731) . . . . .	26	SERVELLO . . . . .	32, 40, 41, 54, 55, 63 66, 68, 76, 77, 94
PRESIDENTE . . . . .	26, 28, 29, 31, 32, 33 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 45, 47, 48, 49, 50, 54, 55, 57, 58, 59 60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 73, 74, 75 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97 99, 100, 101, 102, 104, 105, 112, 113 114, 115, 116, 118	BENSI . . . . .	33, 63
COLITTO . . . . .	26, 28, 30, 32, 48, 52, 55 57, 58, 68, 69, 72, 76, 113	BARDANZELLU . . . . .	33, 54, 100
AMENDOLA PIETRO . . . . .	26, 37, 40, 93, 99, 100 101, 102, 115, 116	CAMANGI . . . . .	37, 38, 39, 40, 43, 52, 54, 55 57, 63, 91, 94, 95, 96, 102, 105, 117
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore per la IX Commissione</i> . . . . .	27, 28, 29, 30, 31, 32 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43 44, 45, 49, 59, 95, 100, 101, 116	RIPAMONTI . . . . .	40, 41
CIANCA . . . . .	28, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 46 48, 50, 51, 52, 55, 62, 64, 67, 68, 72 73, 74, 84, 92, 94, 95, 98, 99, 112	MATTARELLA, <i>Presidente della X Commissione</i> . . . . .	40, 73, 74
TOGNI, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	29, 31, 34 36, 37, 38, 40, 42, 49, 53, 55, 59, 62 63, 64, 66, 68, 69, 92, 95, 100, 104	AMADEI . . . . .	42, 62
		MOSCATELLI . . . . .	45, 46, 47
		TOGNI GIULIO BRUNO, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . .	46, 48, 49, 50, 57, 58, 60, 62 64, 66, 68, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 77 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88 89, 90, 91, 92, 95, 96, 99, 100, 115.
		FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	46, 47, 51, 54, 55, 63, 73 74, 75, 77, 92, 97, 99, 105
		ZAPPA . . . . .	52, 55, 94, 99, 100, 101, 115
		BORGHESE . . . . .	57
		DEGLI ESPOSTI . . . . .	63
		MARCONI . . . . .	63, 96, 97
		TERRAGNI . . . . .	64, 68
		LOMBARDI RUGGERO . . . . .	64
		ALESSANDRINI . . . . .	69
		PETRUCCI . . . . .	73
		SARTI . . . . .	95
		SCALFARO, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari interni</i> . . . . .	101, 114
		BOTTONELLI . . . . .	104

**La seduta comincia alle 9,30.**

BOGONI, *Segretario della X Commissione*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Seguito della 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 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); e dei deputati Colitto ed altri: Modifica delle norme sul decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, concernenti la disciplina della circolazione stradale (731).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge « Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto legislativo 27 ottobre 1958, n. 956 »; della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Giolitti e 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 »; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Colitto ed altri « Modifica delle norme sul decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, concernenti la disciplina della circolazione stradale ».

Ai sensi del regolamento, le Commissioni riunite devono decidere preliminarmente quale dei tre progetti di legge deve essere preso a base della discussione. Io ritengo senz'altro che debba essere prescelto il disegno di legge governativo, salvo a considerare come emendamenti le norme contenute nelle due proposte di legge.

Se le Commissioni sono d'accordo, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Le Commissioni sanno che il comitato ristretto ha esaminato in 38 sedute tutti gli emendamenti che sono stati presentati al nuovo codice della strada approvato col decreto presidenziale suddetto. È stato un lavoro veramente importante, compiuto con zelo e diligenza dai membri del comitato. Io sento il dovere di segnalarlo, come pure debbo segnalare il lavoro assiduo e la partecipazione efficacissima data alla discussione dai due relatori onorevoli Giovanni Lombardi per la

IX Commissione e Giulio Bruno Togni per la X Commissione.

Sono sicuro che, date le intese intervenute durante la discussione tra i vari gruppi attraverso i loro rappresentanti, potranno essere rapidamente accolte le conclusioni a cui il comitato è pervenuto. D'altra parte il tempo a nostra disposizione è breve, perché dobbiamo fare in modo che l'altro ramo del Parlamento possa pronunciarsi su questo elaborato tempestivamente, affinché il codice della strada entri in vigore nel termine stabilito.

COLITTO. Il lavoro compiuto dal comitato ristretto è stato veramente — come ha detto il Presidente — cospicuo. Esso ha tenuto presenti il disegno di legge governativo n. 742 e le proposte di legge n. 593 e 731, rispettivamente presentate dall'onorevole Giolitti e da me; nonché numerosi emendamenti. E di tutto si è occupato con diligenza, vorrei dire, appassionata.

Poiché si è giunti a formulazioni, che tengono conto dei più vari elementi messi in rilievo dagli interessati e dalla pubblica opinione quando il nuovo codice cominciò ad essere conosciuto ed era per entrare in vigore, penso che potremo ora, salvo qualche riserva, procedere spediti, molti spediti, verso l'approvazione del testo definitivo delle norme, che dovranno nel prossimo futuro disciplinare la circolazione stradale.

AMENDOLA PIETRO. A nome del mio gruppo desidero esprimere l'apprezzamento, anzi il plauso più vivo per il lavoro efficace, approfondito e coscienzioso compiuto da tutti i componenti del comitato ristretto; lavoro che è valso ad apportare le modifiche necessarie e da tante parti auspiccate al testo del codice della strada che era stato approvato con decreto presidenziale.

Per quanto ci riguarda, noi, soltanto su alcuni emendamenti non accolti dal comitato ristretto, chiederemo la votazione, senza bisogno di discussione. Solo per altri insisteremo per un minimo di discussione.

PRESIDENTE. Possiamo quindi procedere senz'altro all'esame degli articoli e alla loro approvazione. Le modifiche già proposte dal Governo col disegno di legge si riassumono nell'articolo 1 del disegno stesso, che è il seguente:

#### ART. 1.

Alle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale approvate con il decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

1958, n. 956, sono apportate le seguenti modifiche:

1°) Art. 25, secondo comma. — Il peso indicato in 15 quintali è elevato a 25 quintali » ;

2°) Art. 33. — Nel quarto comma alle parole « non può raggiungere » sono sostituite le altre « può raggiungere ».

Il peso indicato nel sesto comma in 80 quintali in corrispondenza dell'asse più caricato è elevato a 100 quintali;

3°) Art. 51, primo comma, è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 70 quintali debbono avere il posto di guida a destra »;

4°) Art. 106. — La prima parte del settimo comma è sostituita dalla seguente:

« È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi e in caso di scarsa visibilità; è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati il sorpasso di autotreni, di autoarticolati di autosnodati o di autocarri ».

Il penultimo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque sorpassa a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in caso di scarsa visibilità e il conducente di un autotreno, di un autoarticolato e di un autosnodato che sorpassa un autotreno, un autoarticolato, un autosnodato o un autocarro è punito, quando tali sorpassi siano vietati, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

5°) I commi primo e secondo dell'articolo 107 sono sostituiti dai seguenti:

« Durante la marcia i veicoli devono essere tenuti, rispetto al veicolo che precede, ad una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso, l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con il veicolo che precede.

Fuori dei centri abitati la distanza tra gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati in marcia non può essere inferiore ai 100 metri ».

6°) Art. 146. — Il sesto comma è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli e i rimorchi che superino i limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 32 in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme possono continuare a circolare fino a cinque anni dopo la data stessa ».

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Ai fini dell'applicazione dell'articolo 88 la validità delle patenti di guida rilasciate anteriormente alla data di entrata in vigore

delle presenti norme, ad eccezione di quelle rilasciate a mutilati, invalidi o monocoli, decorre dalla data del rilascio. Tuttavia le patenti rilasciate anteriormente al 30 gennaio 1949 continueranno ad essere valide fino alla sostituzione del documento previsto dal comma quindicesimo del presente articolo, in occasione della quale si provvederà anche alla conferma della validità ».

Metto innanzi tutto in votazione il preambolo, costituito dalla parte introduttiva di questo articolo 1:

« Alle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvate con il decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, sono apportate le seguenti modifiche: »

(È approvato).

La grande quantità degli emendamenti che sono stati presentati a quasi tutti gli articoli del decreto presidenziale, ci impedisce di seguire le poche modifiche portate dal disegno di legge governativo. Seguiremo quindi nel loro ordine gli articoli del testo contenuto nel decreto presidenziale. Ci limiteremo naturalmente all'esame degli articoli modificati dal comitato ristretto e di quelli sui quali pendono ancora proposte di emendamento. Occorre tener presente che il comitato ha in parte accolto gli emendamenti presentati dal Governo e dai vari commissari; ne ha respinti altri. D'altra parte ad alcuni degli emendamenti non accolti hanno rinunciato i presentatori, mentre su altri i presentatori stessi si sono riservati di insistere.

Vorrei fare viva esortazione ai colleghi di non insistere in lunghe discussioni, perché nella giornata di oggi o al massimo entro domani mattina possa essere concluso il nostro lavoro.

Do lettura dell'articolo 1 del nuovo codice stradale:

#### ART. 1.

(Sfera di applicazione delle norme)

« La circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli sulle strade è regolata dalle presenti norme e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse.

Salvo diversa disposizione le presenti norme non si applicano ai veicoli con guida di rotaie; i conducenti di detti veicoli sono tuttavia tenuti alla osservanza delle disposizioni dei titoli I, II e VIII in quanto applicabili ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'articolo 1 del decreto del

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, non è stato modificato dal comitato ristretto. Al primo comma sono stati presentati due emendamenti; il primo, dell'onorevole Cianca ed altri, che ha dichiarato di rinunciarvi, è il seguente:

« Al 1° comma dell'articolo 1, sostituire le parole: è regolata, con le altre: è libera salvo l'osservanza ».

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Cianca nel suo emendamento?

CIANCA. Poiché è stato assicurato che questo articolo è pleonastico, perché la libertà di circolazione è garantita dalla Costituzione, rinuncio all'emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'altro emendamento è dell'onorevole Colitto e riproduce una norma contenuta nella sua proposta di legge:

« Al primo comma dell'articolo 1 sostituire il seguente: La circolazione sulle strade di uso pubblico e sulle aree ad esse equiparate è libera, salva l'osservanza delle norme contenute nella presente legge e dei provvedimenti emanati in applicazione di esse ».

COLITTO. Io avrei voluto sottolineare la libertà di circolazione che era affermata nell'articolo 23 del vecchio codice della strada. Mi si è obiettato che questo principio è già contenuto nella Carta costituzionale e che quindi appare superfluo riportarlo nella legge attuale regolatrice della circolazione. Per questa ragione — quantunque si dice che *repetita iuvant* — non insisto, soprattutto perché, ove l'emendamento fosse respinto, la decisione delle Commissioni si presterebbe ad una equivoca interpretazione.

PRESIDENTE. In seguito alle dichiarazioni degli onorevoli Cianca e Colitto ed al ritiro degli emendamenti da parte degli stessi presentati, la formulazione dell'articolo 1 rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.

Passiamo all'esame degli emendamenti presentati all'articolo 2 del testo del nuovo Codice della strada, così formulato:

#### ART. 2.

##### (Denominazioni topografiche stradali)

« Ai fini delle presenti norme le denominazioni topografiche stradali hanno i seguenti significati:

*Centro abitato*: insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da segnali di località;

*Strada*: area di uso pubblico aperta alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli;

*Autostrada*: strada riservata alla circolazione di autoveicoli e di motoveicoli, priva di accessi intermedi nei quali la circolazione non sia regolata;

*Sede stradale*: piano formato dalla carreggiata dalle banchine, dai marciapiedi e dalle piste;

*Carreggiata*: parte della strada normalmente destinata alla circolazione dei veicoli e degli animali;

*Corsia*: parte della carreggiata di larghezza sufficiente per permettere la circolazione di una fila di veicoli;

*Pista per cicli*: parte della strada riservata alla circolazione dei velocipedi;

*Marciapiedi*: parte della strada, rialzata o altrimenti delimitata, riservata ai pedoni;

*Banchina*: parte marginale della strada extraurbana normalmente destinata ai pedoni;

*Sede tramviaria*: parte rialzata della strada riservata alla circolazione delle tramvie;

*Salvagente*: piattaforma rialzata situata sulla carreggiata e destinata al riparo o alla sosta dei pedoni che attraversano le strade o ad agevolare la salita e la discesa dei passeggeri dei trams, filobus od autobus;

*Spartitraffico o isola*: parte della carreggiata dalla quale è escluso il traffico e che delimita la zona destinata alla circolazione in un dato senso, su una corsia o verso determinate direzioni;

*Coppa giratoria*: calotta posta sulla carreggiata e destinata a segnare il centro di un crocevia;

*Attraversamento pedonale*: parte della carreggiata delimitata da appositi segni, per l'attraversamento dei pedoni;

*Curva*: tratto di strada non rettilineo con limitata visibilità;

*Dosso*: tratto di strada con variazione di pendenza che limita la visibilità;

*Passo carrabile*: zona per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali;

*Passaggio a livello con barriere*: passaggio a livello munito di barriere che sbarrano l'intera carreggiata o la parte di questa destinata alla circolazione nel senso di marcia ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Anzitutto il Comitato ri-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

stretto ha inteso sostituire la definizione di centro abitato con la seguente:

« centro abitato: insieme continuo di edifici, strade ed aree delimitato, lungo le vie di accesso, da apposito segnale ».

È bene che io precisi che la dizione « da apposito segnale » è stata accolta in considerazione delle particolari disposizioni che il Ministero competente impartirà circa l'uso degli appositi segnali di località.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Comitato, accolto dal Governo.

(È approvato).

L'onorevole Calabrò ha proposto due emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il primo emendamento Calabrò propone di sostituire la definizione di corsia, con la seguente:

« Corsia: una suddivisione della carreggiata avente larghezza sufficiente per permettere la circolazione di una fila di veicoli ».

Il Comitato ha fatto proprio tale emendamento.

Esso configura una definizione meglio aderente al testo della Convenzione di Ginevra.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Calabrò, accolto dal Comitato e dal Governo.

(È approvato).

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il secondo emendamento Calabrò tende a sostituire la definizione di curva con la seguente:

« Curva: tratto di strada non rettilineo ».

Il Comitato ristretto non ha ritenuto opportuno di accoglierlo, proponendo, al riguardo, una precisazione nel regolamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel regolamento verrà chiarita la definizione, con particolare cura per quanto concerne la limitazione di visibilità, anche in rapporto a ciò che è stato stabilito dai lavori del Sottocomitato internazionale per l'applicazione della Convenzione di Ginevra.

CALABRO'. Non insisto nell'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Calabrò dichiara di non insistere nell'emendamento.

Passiamo all'articolo 3 del nuovo Codice stradale:

### ART. 3.

(*Obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione fuori dei centri abitati*)

« Il Prefetto, per motivi di sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare o per motivi di pubblico interesse, conformemente alle direttive del Ministro per i lavori pubblici può sospendere temporaneamente la circolazione di tutti o di alcune categorie di utenti sulle strade, fuori dei centri abitati.

Il Prefetto stabilisce, anno per anno, le opportune prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi dalla pianura alla montagna e viceversa, determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.

L'ente proprietario della strada può con ordinanza:

a) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

b) riservare corsie a determinate categorie di veicoli;

c) vietare o limitare la sosta, ovvero limitare il parcheggio dei veicoli e degli animali su ciascuna strada o tratto di essa;

d) disporre la temporanea sospensione della circolazione per la tutela del patrimonio stradale o per esigenze di carattere tecnico;

e) stabilire l'obbligo dell'impiego di mezzi antisdrucchiolevoli per i veicoli non muniti di speciali pneumatici per neve.

Nei casi previsti dal comma primo e dal comma terzo, lettera a), possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele.

L'ente proprietario della strada con precedenza, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, può con ordinanza prescrivere ai conducenti l'obbligo di fermarsi prima di immettersi sulla strada con precedenza.

Quando si tratti di due strade entrambe con precedenza, appartenenti ad enti diversi, può essere stabilito, d'intesa fra gli enti stessi, l'obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola su una delle strade. Qualora l'accordo non venga raggiunto decide il Ministero dei lavori pubblici.

Le ordinanze debbono essere rese note al pubblico mediante i prescritti segnali stradali.

Per le strade statali le ordinanze dell'ente proprietario sono emanate dal Direttore generale dell'A.N.A.S. o dal competente capo del Compartimento della viabilità; per le strade militari dal Comandante della Zona militare territoriale, al quale spettano altresì i poteri indicati nei commi primo e secondo.

Contro le ordinanze prevedute dal presente articolo è ammesso ricorso gerarchico al Ministro per i lavori pubblici o, su quelle del Comandante militare territoriale, al Ministro per la difesa.

Per le autostrade in concessione i poteri dell'ente proprietario previsti dai commi terzo e quarto sono esercitati dal concessionario previo consenso dell'ente concedente. In caso di urgenza i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza il consenso del concedente, salvo revoca da parte di esso.

Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposti ai sensi del presente articolo è punito con la ammenda da lire quattromila a lire diecimila salvo che siano stabilite dalle presenti norme sanzioni diverse ».

A tale articolo sono stati proposti dieci emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Cinque di tali emendamenti si riferiscono al primo comma dell'articolo.

Il primo, sostitutivo dell'intero comma, è costituito dall'articolo 2 della proposta di legge Colitto, n. 731, così formulato:

« Il prefetto, per motivi di sicurezza o per esigenze di carattere militare, conformemente alle direttive del Ministro dei lavori pubblici, può sospendere temporaneamente la circolazione di tutti o di alcune categorie di utenti sulle strade, fuori dei centri abitati ».

Il Comitato ristretto non ha ritenuto opportuno di accoglierlo, ma il proponente insiste.

Il secondo ed il terzo sono stati proposti dall'onorevole Cianca. L'uno tende a sopprimere le parole « per motivi di sicurezza pubblica »; l'altro, a sopprimere le parole « o per motivi di pubblico interesse ».

Nessuno dei due emendamenti è stato accolto dal Comitato ristretto, che non li ha ritenuti opportuni; tuttavia, anche in tal caso, il proponente insiste.

Il quarto emendamento, presentato dall'onorevole Calabrò e proponente la soppressione delle parole « o per motivi di pubblico interesse », è stato ritirato, dall'interessato in sede di Comitato ristretto.

Anche il quinto emendamento, pure presentato dall'onorevole Calabrò, e tendente ad aggiungere, dopo le parole « Ministro dei lavori pubblici », le altre « di concerto con il Ministro dei trasporti », è stato ritirato in sede di Comitato ristretto.

Gli altri cinque emendamenti proposti all'articolo 3 si riferiscono al secondo, al terzo ed all'ultimo comma.

L'onorevole Cianca propone di sostituire, nel secondo comma, le parole « Il Prefetto », con le altre « il presidente della provincia, sentiti gli enti proprietari ».

Il Comitato ristretto non ha ritenuto opportuno di accogliere l'emendamento. Il proponente, tuttavia, insiste.

Lo stesso onorevole Cianca propone di aggiungere, nel terzo comma, dopo la parola « ordinanza », le altre « sentita la Commissione provinciale consultiva per la circolazione, salvo urgenti motivi ».

Anche detto emendamento non è stato accolto dal Comitato ristretto, ed anche per esso il proponente insiste.

L'onorevole Colitto, con la sua proposta di legge n. 731, propone di sostituire, nel terzo comma, l'alinea *a*) con la seguente:

« *a*) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione ».

Il proponente ha, però, rinunciato all'emendamento stesso in sede di Comitato ristretto.

Ancora l'onorevole Cianca propone di sostituire, nell'ultimo comma, le parole « lire quattromila a lire diecimila », con le altre « lire 1.500 a lire 6.000 ».

Detto emendamento è stato però ritirato dal proponente in sede di Comitato ristretto.

CIANCA. Mi permetto soltanto di insistere sull'emendamento soppressivo delle parole « o per motivi di pubblico interesse » da me proposto al primo comma dell'articolo 3; mentre, invece, dichiaro di rinunciare all'altro emendamento, soppressivo delle parole « per motivi di sicurezza pubblica », proposto allo stesso primo comma.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Ritengo che l'originario testo governativo esprima un concetto più vasto. Infatti, motivi di pubblico interesse, oltre che di sicurezza pubblica, potrebbero indurre il Prefetto a vietare alcune manifestazioni.

COLITTO. Sarei portato ad insistere su questo emendamento, che è analogo a quello da me stesso proposto. Però, ove il Governo

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

precisi nel regolamento che i provvedimenti debbono essere presi, sentite le categorie interessate, non ho alcuna difficoltà a dichiararmi soddisfatto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Accolgo la proposta conciliativa dell'onorevole Colitto e, per quanto riguarda il Ministero dei lavori pubblici, assumo l'impegno di includere tale precisazione nel regolamento.

CIANCA. Per mio conto, ritengo di dovere insistere nell'emendamento in questione, e ciò proprio per l'osservazione del relatore, secondo la quale l'autorità prefettizia potrebbe avere interesse a proibire certe manifestazioni che potrebbero causare qualche impedimento alla circolazione stradale. A mio parere, questa questione può se mai riguardare i Comuni, per le manifestazioni che si svolgono nei centri abitati. E ai Comuni, pertanto, che dovrebbe essere lasciata la valutazione della opportunità o meno di intervenire in merito.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si può sempre ampliare la norma regolamentare, stabilendo che debbono essere sentiti, oltre alle categorie interessate, anche gli enti locali interessati. Naturalmente, per quanto è possibile, trattandosi di sospensioni di breve durata.

CIANCA. Con questa assicurazione, ritiro i due emendamenti da me proposti al primo comma.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*.

Al secondo comma l'onorevole Cianca insieme con gli onorevoli Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi ha presentato il seguente emendamento, non accolto dal comitato, e sul quale il proponente ha dichiarato di insistere:

« *Sostituire le parole: Il Prefetto, con le altre: Il Presidente della provincia, sentiti gli enti proprietari* ».

CIANCA. Mi permetto di insistere con molta fermezza, perché è un problema che riguarda effettivamente le amministrazioni provinciali. Non si tratta di una valutazione politica che rientri nelle attribuzioni del prefetto, ma di una materia specifica. D'altra parte gli enti proprietari delle strade sono praticamente i comuni, perché si tratta del transito del bestiame durante determinati periodi stagionali.

Io credo che l'amministrazione provinciale sia quella più direttamente interprete di questi bisogni, essendo essa in gran parte pro-

prietaria di queste strade, mentre l'ente statale potrà essere proprietario appena di una o due strade.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Io capisco il punto di vista dell'onorevole Cianca; ma allora fuori dei centri abitati — dato anche l'indirizzo del Ministero dei lavori pubblici di inserire nuove strade nell'elenco delle statali — interverrebbero insieme due autorità. Credo che, per non complicare, sia opportuno mantenere la competenza esclusiva del prefetto, come è già nella tradizione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo col relatore.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento dell'onorevole Cianca al secondo comma dell'articolo 3, di cui il relatore ha dato lettura. Esso è stato respinto dalla maggioranza del Comitato ristretto; sono contrari il relatore e il Governo.

(Non è approvato).

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'onorevole Cianca insieme agli onorevoli Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi al terzo comma ha proposto il seguente emendamento, sul quale insiste quantunque non sia stato accolto dal Comitato:

« *Aggiungere, dopo la parola: ordinanza, le altre: sentita la Commissione provinciale consultiva per la circolazione, salvo urgenti motivi* ».

Il Comitato ristretto ha ritenuto di non potere accettare questo emendamento, perché, anche se di fatto può avvenire che su richiesta degli enti locali si faccia ricorso alla commissione provinciale consultiva, non è il caso di farne una norma obbligatoria.

CIANCA. Ma il comma terzo si riferisce all'ente proprietario della strada e l'ente proprietario può essere anche l'amministrazione provinciale. Quindi chiediamo che, salvo l'urgenza, sia sentita la commissione provinciale consultiva.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo emendamento può considerarsi assorbito da quanto abbiamo detto a proposito del primo comma. Cioè, se le ordinanze di cui al primo comma devono essere ammesse dopo sentiti gli enti locali, ove sia possibile, e le categorie interessate, altrettanto avverrà per quelle di cui al terzo comma. La questione è quindi oggetto di regolamento.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

CIANCA. Con questa precisazione, ritiro l'emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'onorevole Colitto ha presentato allo stesso terzo comma il seguente emendamento contenuto nella sua proposta di legge:

« Il terzo comma dell'articolo 3 lettera a), è sostituito dal seguente:

« a) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione ».

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Colitto?

COLITTO. Io avevo proposto di togliere la parola « permanente ». Peraltro in sede di Comitato ristretto è stato osservato che la natura stessa del provvedimento richiede che esso sia emanato non per due o tre mesi, ma a tempo indeterminato, e l'aggettivo « permanente » avrebbe appunto questo significato.

Quantunque non mi persuada del tutto l'argomento del relatore, non insisto nell'emendamento, data l'assicurazione venutaci dal Governo di sentire in ogni caso le categorie interessate e, per quanto possibile, gli enti locali interessati.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione (Giustizia)*. Mi corre l'obbligo di sottolineare, a nome della Commissione di giustizia, che essa ha espresso l'avviso, per quanto riguarda sia questo articolo sia gli altri che concernono le sanzioni, che i minimi dovrebbero essere ridotti. Essa ha rilevato che i casi che si possono presentare sono così diversi, che è opportuno al giudice consentire un più largo margine di discrezionalità. In quest'ordine d'idee il comitato ristretto ha già portato una modificazione all'articolo 138; ma sarà bene che le Commissioni riunite tengano conto, anche a proposito di altri articoli, dei motivi che hanno indotto la Commissione di giustizia ad emettere il parere che ho riferito.

SCHIANO. Ho avuto l'onore di partecipare ai lavori del Comitato ristretto anche come componente della Commissione Giustizia; mi sia consentita, quindi, una precisazione. Ad un certo momento, la discussione del provvedimento in esame fu sospesa per sentire proprio il parere della Commissione Giustizia, la quale, però, lasciò decorrere i termini senza inviarlo. Il Comitato ristretto, tuttavia, prima di presentare alle Commissioni riunite i risultati del suo lavoro, ha voluto ancora insistere

presso detta Commissione per il parere richiesto. La Commissione Giustizia si è riunita allo scopo ma, purtroppo, molto in ritardo, quando cioè il Comitato ristretto aveva già concluso i suoi lavori.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Pur apprezzando l'intervento dell'onorevole Breganze e i motivi che ad esso lo hanno indotto, debbo dire che il lavoro del Comitato ristretto è stato fatto in modo organico, anche per quanto concerne l'articolo 138 nel quale si prevede l'oblazione. Le modifiche concordate per detto articolo sono tali da venire, praticamente, incontro allo spirito della richiesta avanzata dall'onorevole Breganze.

Difatti, il maggior numero di giorni consentito per poter provvedere all'oblazione, con le notevoli riduzioni previste dallo stesso articolo, assicura, mi pare, le sue aspettative.

CIANCA. È vero che in seno al Comitato ristretto si è svolta un'ampia discussione sull'articolo 138, ma è altrettanto vero che in quella occasione venne proprio chiarito che detto articolo non comportava una effettiva diminuzione delle sanzioni. In pratica, quindi, noi abbiamo migliorato le modalità, senza avere effettivamente ridotto la misura delle ammende, per lo meno per quanto riguarda i minimi. A me risulta, invece, che la Commissione Giustizia, non tanto si preoccupava dei massimi, quanto era orientata verso l'attenuazione dei minimi; è, dunque, questa esigenza, sentita dalla Commissione Giustizia, che, in effetti, non viene ad essere soddisfatta dalla formulazione proposta dell'articolo 138.

SERVELLO. Ho chiesto la parola per ricordare agli onorevoli colleghi che, dopo discussioni lunghissime, in seno al Comitato ristretto, si era raggiunto un accordo di massima sulla formulazione delle modifiche da sottoporre all'approvazione delle Commissioni riunite, formulazione comprensiva, salvo qualche riserva, di tutte le esigenze prospettate. Ritengo pertanto inutile scendere oggi ad una discussione di dettaglio, perché, così facendo, si verrebbe in un certo qual senso ad annullare tutto il lavoro del Comitato ristretto in materia. Mi permetto quindi di pregare l'onorevole Presidente di prendere in considerazione tale impostazione del nostro lavoro odierno.

SCHIANO. Debbo sottolineare che il Comitato ristretto con la modifica all'articolo 138 è andato incontro all'istanza presentata dalla Commissione di giustizia, nonostante che fosse scaduto il termine per l'emissione del suo parere. Se volessimo ora ripetere tutte le discussioni avvenute nel Comitato ristretto,



non so dove arriveremmo. Sui punti in cui non è stato possibile raggiungere un accordo nel Comitato, non resta che procedere alla votazione.

BENSI. Io sono perfettamente d'accordo con quello che ha detto il collega Servello. Mi interessa riaffermare due punti. Il primo è che eravamo rimasti d'accordo di non ricominciare a discutere su quello che era stato concordato all'unanimità nel Comitato ristretto. Il secondo è che tutto il Comitato ristretto nell'articolo 138 ha inteso risolvere questo problema in linea generale e che lo stesso onorevole Cianca ha consentito che soltanto su tre o quattro casi eccezionali di pene pecuniarie si potesse riaprire la discussione in seno alle Commissioni riunite. Stando così le cose, vorrei che si affermasse il principio che non si deve tornare a discutere ogni volta che nella successione degli articoli ci si imbatte in qualche pena pecuniaria.

CIANCA. Non vorrei essere considerato la pietra dello scandalo. Effettivamente all'articolo 138 è stato apportato un notevole miglioramento nei massimi delle ammende e proprio noi abbiamo ritenuto questo risultato come un effetto della nostra azione. Non consideriamo quindi sfavorevolmente il risultato raggiunto.

Però, avendo rilevato che potevano esserci delle sproporzioni e qualche irrazionalità nell'applicazione delle ammende, ci siamo riservati di esaminare questi casi in seno alle Commissioni riunite.

Ora non intendevo ripetere la discussione svolta nel comitato, ma soltanto rilevare che se una Commissione più idonea delle nostre in questa materia, quale la Commissione di giustizia, alla quale era stato richiesto un parere, esprime delle osservazioni, occorre valutare queste osservazioni, pur mantenendo di massima l'accordo che era stato preso nel comitato. Se la Commissione di giustizia ha ritenuto che in alcuni casi le ammende devono essere ridotte nei minimi, ascoltiamo la motivazione di questo parere, perché resteremmo nell'ambito della riserva che avevamo fatto.

BARDANZELLU. Confido che le Commissioni riunite possano accogliere le conclusioni a cui eravamo pervenuti in materia di sanzioni nel Comitato ristretto. E rimasto solo qualche punto in discussione, come quello dell'articolo 106 ultima parte, su cui richiamo l'attenzione delle Commissioni riunite in sede deliberante per la soluzione definitiva.

PRESIDENTE. I due emendamenti Cianca e Calabrò erano stati ritirati, quindi non è

il caso di riproporne l'approvazione o il rigetto.

L'articolo 3 rimane immutato nel testo originale.

Passiamo agli emendamenti all'articolo 4 del nuovo codice stradale. Do lettura del suddetto articolo 4:

#### ART. 4.

##### *(Obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione nei centri abitati)*

« Nei centri abitati i Comuni possono con ordinanza del sindaco:

a) adottare i provvedimenti indicati nell'articolo 3, commi primo, secondo e terzo;

b) riservare appositi spazi alla sosta di determinati veicoli quando ciò sia necessario per motivi di pubblico interesse;

c) prescrivere orari per il carico e lo scarico di cose;

d) quando l'intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima.

I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore otto alle ventidue, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.

Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati i provvedimenti indicati nell'articolo 3, commi primo e secondo, sono di competenza del Prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma terzo, lettera d), sono di competenza dell'ente proprietario della strada.

Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere permanente oppure sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele.

I Comuni possono:

a) stabilire con ordinanza del sindaco aree sulle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;

b) assumere con deliberazione del Consiglio comunale l'esercizio diretto del parcheggio con custodia dei veicoli su aree destinate a tale scopo;

c) concedere con deliberazione del Consiglio comunale aree destinate al parcheggio con custodia dei veicoli, fissando le relative condizioni.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Le concessioni sono accordate di preferenza, a parità di ogni altra condizione, agli Automobili clubs e per gli autocarri all'Ente Autotrasporti Merce (E.A.M.).

Le aree indicate nel precedente comma debbono essere ubicate possibilmente fuori della carreggiata e comunque in modo che il parcheggio non ostacoli lo scorrimento del traffico.

Qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia ovvero lo dia in concessione su parte della stessa area o su altra area posta nelle immediate vicinanze, deve essere autorizzato un adeguato parcheggio senza custodia.

Alle ordinanze previste dal presente articolo si applicano le disposizioni dell'articolo 3, settimo e nono comma.

Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposte ai sensi del presente articolo, è punito con l'ammenda da lire quattromila a diecimila, salvo che siano stabilite dalle presenti norme sanzioni diverse ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Si tratta della stessa materia dell'articolo 3, salvo l'applicazione ai centri abitati.

Sono stati presentati i seguenti emendamenti da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 1° comma: aggiungere dopo le parole: del sindaco, le altre: sentita la Commissione Comunale consultiva per la circolazione ».

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

Da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gester Wondrich:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: da lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: da lire 2.000 a lire 6.000 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda il primo emendamento degli onorevoli Cianca ed altri, credo che valga quanto ho dichiarato a proposito dell'articolo 3.

CIANCA. Senz'altro, quindi rinuncio, a nome anche degli altri presentatori.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cianca e Calabrò, a nome anche degli altri presentatori, hanno rinunciato ai due emendamenti.

C'è però la questione dei parcheggi, che viene rinviata al regolamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel regolamento verrà inserito con riferimento al comma 8° che l'area da adibirsi ad « adeguato » parcheggio senza custodia dovrà essere almeno pari a quella destinata al parcheggio a pagamento. Con riferimento al comma 6° dell'articolo 4 dovrà chiarirsi che la « parità di ogni altra condizione » per la concessione dei parcheggi a pagamento deve intendersi riferita con particolare riguardo alle condizioni del servizio reso agli utenti.

PRESIDENTE. Quindi l'articolo 4 rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 5 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 5:

ART. 5.

*(Autoveicoli e motoveicoli esclusi dalle autostrade)*

« Con decreto del Ministro per i lavori pubblici da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, possono essere esclusi dal transito su talune autostrade, anche in via permanente, determinate categorie di veicoli, qualora le esigenze della circolazione lo richiedano. Ove trattasi di autoveicoli destinati a servizi pubblici di linea il provvedimento è adottato di concerto col Ministro per i trasporti ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Gli onorevoli Cianca ed altri hanno presentato il seguente emendamento al titolo:

« Al titolo sostituire le parole: autoveicoli e motoveicoli, con l'altra: veicoli ».

Questo emendamento è stato fatto proprio dal Comitato ristretto, perché deriva dallo stesso corpo dell'articolo.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno proposto poi questo emendamento al testo:

« Dopo le parole: *Gazzetta Ufficiale*, aggiungere le parole: sentite le Commissioni consultive provinciali interessate; oppure le altre: sentiti i Ministri dell'interno e dei trasporti, nonché i presidenti delle Amministrazioni provinciali e delle Camere di commercio delle provincie interessate ».

Il Comitato non ha accolto l'emendamento.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Cianca?

CIANCA. Rinuncio all'emendamento, a nome anche degli altri presentatori.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento proposto al titolo dagli onorevoli Cianca ed altri e accolto dal Comitato, emendamento di cui il relatore ha già dato lettura.

(È approvato).

Quindi il titolo dell'articolo 5 è modificato, mentre il testo rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 6 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

(Tregge e slitte)

« La circolazione delle tregge è ammessa soltanto per il trasporto di strumenti agricoli.

La circolazione delle slitte è ammessa soltanto quando le strade sono coperte di ghiaccio o neve di spessore sufficiente ad evitare il danneggiamento del manto stradale.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a ventimila ».

Poiché gli onorevoli Cianca ed altri hanno rinunciato in sede di Comitato ristretto all'emendamento proposto a tale articolo, emendamento tendente a sostituire le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 3.000 a lire 15.000 », la formulazione dell'articolo 6 rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 7 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 7:

ART. 7.

(Occupazione di suolo stradale)

« L'occupazione, anche provvisoria, di spazi sulle strade a mezzo di installazioni od ingombri non può essere consentita, salvo casi di necessità o di esigenze eccezionali, quando l'installazione o l'ingombro possa ostacolare la circolazione o diminuire la visibilità.

Le fiere, i mercati ed ogni altra occupazione di suolo stradale con veicoli, baracche, tende e simili possono essere di regola consentiti soltanto nelle zone nelle quali non vi sia notevole densità di traffico, a condizione che non arrechino ingombro alla circolazione, e lascino spazio sufficiente per il transito.

Salvo casi di necessità, l'occupazione di marciapiedi o banchine può essere consentita fino ad un massimo di due terzi della loro larghezza, sempreché rimanga libera una zona sufficiente per la circolazione dei pedoni ».

Poiché gli onorevoli Cianca ed altri hanno rinunciato in sede di Comitato ristretto all'emendamento proposto a tale articolo, tendente a sostituire il primo comma con il seguente: « Il sindaco, sentita la Commissione comunale consultiva per il traffico, può autorizzare l'occupazione anche provvisoria di spazi sulle strade a mezzo di installazioni o di ingombri », la formulazione dell'articolo 7 rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 8 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 8:

ART. 8.

(Lavori e depositi sulle strade)

« Chi compie lavori o fa depositi sulle strade deve:

a) eseguire i lavori e disporre i materiali con le cautele idonee a mantenere possibile la circolazione e sicuro il transito;

b) delimitare con opportuni ripari ben visibili gli scavi e gli altri lavori intrapresi;

c) collocare, in caso di sbarramento o deviazione anche parziale del traffico, un numero sufficiente di cavalletti a strisce bianche e rosse;

d) mantenere costantemente efficienti, durante la notte o in caso di scarsa visibilità, fanali a luce rossa e dispositivi a luce riflessa rossa, in modo che i lavori, gli scavi, i depositi di materiale, i palchi, i cavalletti e gli steccati, che comunque occupassero qualsiasi parte della strada, siano visibili a sufficiente distanza;

e) porre, fuori dei centri abitati, il segnale « lavori » da entrambe le parti in prossimità dei lavori o dei depositi.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

A tale articolo sono stati proposti due emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'onorevole Camangi, in sede di Comitato ristretto, ha dichiarato di rinunciare al suo emendamento tendente ad aggiungere alla lettera c), del primo comma, le parole « alla distanza di almeno 50 metri », purché la precisazione venga inserita nel regolamento. Ritengo che il Ministro possa dare assicurazioni al riguardo.

L'onorevole Cianca, invece, ha insistito nel suo emendamento che tende a sostituire

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

nell'ultimo comma, le parole « con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre « con l'ammenda da lire 3.000 a lire 30.000 e nei casi più gravi con l'arresto fino ad un mese », emendamento che il Comitato ristretto non ha ritenuto di accogliere.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Do assicurazione che nel regolamento, a termini dell'articolo 19, saranno stabilite le caratteristiche e le modalità di applicazione delle segnalazioni stradali e, quindi, anche del segnale di lavori in corso, il quale non potrà che avere le caratteristiche dei segnali di pericolo di cui alla Convenzione di Ginevra e dovrà essere collocato ad almeno 50 metri dai lavori.

CIANCA. Ritiro l'emendamento da me proposto.

PRESIDENTE. Stante l'assicurazione del Ministro per quanto concerne l'emendamento Camangi, ed il ritiro dell'emendamento Cianca, la formulazione dell'articolo 8 rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 9 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 9:

ART. 9.

(*Competizioni sportive su strade*)

« Sulle strade ed aree pubbliche sono vietate le gare di velocità con animali o veicoli a trazione animale, salvo speciali autorizzazioni da rilasciarsi dal Questore. In tali autorizzazioni sono specificate le condizioni alle quali le gare sono subordinate.

Per le gare con autoveicoli, motoveicoli o ciclomotori su strade ordinarie, sono competenti ad accordare l'autorizzazione i Prefetti delle Province nel cui territorio le gare medesime debbono aver luogo.

Per le gare di velocità l'autorizzazione è subordinata al preventivo collaudo del percorso da parte di un tecnico dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali assistito da un rappresentante dell'Automobile Club d'Italia se si tratti di gara automobilistica e della Federazione Motociclistica Italiana se si tratti di gara motociclistica, ed al nulla osta del Ministro per i lavori pubblici.

Quando il percorso interessi linee ferroviarie od automobilistiche, concesse od autorizzate, al collaudo interviene un rappresentante dell'Ispettorato della motorizzazione civile.

L'autorizzazione deve essere chiesta dai promotori almeno quindici giorni prima della data fissata per la gara.

Può essere omissa il collaudo del percorso ed il nulla osta del Ministro per i lavori pubblici, quando, anziché di gare di velocità, si tratti di gare di regolarità per le quali non sia ammessa una velocità media eccedente i cinquanta chilometri all'ora.

Per le gare velocipedistiche non occorre una speciale autorizzazione; tuttavia i promotori sono obbligati a darne notizia tre giorni prima al Questore, il quale può modificare a suo giudizio gli itinerari per motivi di incolumità pubblica.

Chiunque organizza su strada una competizione sportiva senza l'autorizzazione, ovvero non osserva le condizioni per essa stabilite, è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila. Se si tratta di gara di velocità con autoveicoli, motoveicoli o ciclomotori la pena è dell'arresto da uno a tre mesi e dell'ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila.

Chiunque viola il divieto di transito è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

A tale articolo sono stati proposti sei emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. I primi due di essi riguardano il secondo comma. L'onorevole Camangi ha proposto di aggiungere, dopo la parola « ciclomotore », l'altra « velocipedi », e gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto di sostituire le parole « I prefetti », con le altre « I presidenti delle provincie, sentiti gli Enti proprietari delle strade ».

Il Comitato ristretto non ha ritenuto opportuno accogliere nessuno dei due emendamenti, ma i proponenti insistono nel loro mantenimento.

Il terzo degli emendamenti proposti si riferisce al quinto comma e tende a sostituire le parole « quindici giorni », con le altre « trenta giorni ». Il proponente, onorevole Camangi, vi ha rinunciato in sede di Comitato ristretto.

Il quarto emendamento, proposto dallo stesso onorevole Camangi, e soppressivo dell'intero settimo comma, non è stato accolto dal Comitato ristretto; tuttavia il proponente non ha ritenuto di rinunciarvi.

Anche il quinto emendamento, proposto dagli onorevoli Cianca ed altri all'ottavo comma e tendente a sostituire le parole « l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda », con

le altre « l'arresto fino o con l'ammenda », non è stato accolto dal Comitato ristretto. Anche in questo caso i proponenti insistono.

Il sesto emendamento inteso a sostituire nell'ultimo comma le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 2.000 a lire 10.000 » è stato ritirato dallo stesso proponente, onorevole Cianca, a nome degli altri presentatori, in sede di Comitato ristretto.

AMENDOLA PIETRO. Abbiamo ritenuto opportuno insistere nell'emendamento Cianca, al secondo comma dell'articolo perché la competenza ad accordare autorizzazioni per lo svolgimento di competizioni sportive su strada sia estesa anche agli Enti locali.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. È sempre stato così. Il Prefetto, prima di accordare l'autorizzazione, interpella sempre il presidente della provincia o il sindaco nel cui territorio debbono aver luogo le competizioni. Dichiaro comunque, che sarà inserita nel regolamento, come è stato fatto per l'articolo 1, la precisazione che il Prefetto concede l'autorizzazione dopo aver interpellato il Sindaco.

Vorrei pregare, inoltre, l'onorevole Camangi di ritirare l'emendamento proposto al comma.

CAMANGI. Non insisto negli emendamenti proposti.

CIANCA. Dopo l'assicurazione del Ministro non insisto, a nome anche degli altri proponenti, negli emendamenti proposti.

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 10 del nuovo codice stradale, che è così formulato:

#### ART. 10.

*(Trasporti eccezionali e veicoli eccezionali)*

« Gli enti proprietari delle strade possono autorizzare:

a) il trasporto di cose indivisibili che, per le dimensioni o per il peso determinino un'eccedenza rispetto ai limiti stabiliti negli articoli 32 e 33, salva sempre l'osservanza delle disposizioni dell'art. 37;

b) in casi eccezionali e per giustificati motivi il trasporto di cose che per il peso, determinino un'eccedenza rispetto ai limiti stabiliti nell'art. 33;

c) la circolazione di veicoli che, per speciali esigenze, superino le dimensioni o i pesi stabiliti negli articoli 32 e 33.

Per le autostrade in concessione l'autorizzazione è data dal concessionario previo consenso dell'ente concedente.

L'autorizzazione è data volta per volta o per più trasporti o per determinati periodi di tempo, ma sempre su percorsi prestabiliti.

L'autorizzazione può essere data quando sia compatibile con la conservazione del manto stradale e la stabilità dei manufatti. In essa sono prescritte le opportune cautele e condizioni anche nei riguardi della sicurezza della circolazione, e viene fissato l'indennizzo eventualmente dovuto per l'eccezionale usura della strada, entro i limiti stabiliti dal Ministero dei lavori pubblici, tenuto conto della presumibile usura alle strade in relazione alle cose da trasportare, al tipo di veicolo e al periodo di tempo per il quale è richiesta l'autorizzazione.

In ogni caso l'autorizzazione non può essere accordata per gli autoveicoli o rimorchi qualora venga superato il limite potenziale di carico indicato nella carta di circolazione, e per i motoveicoli.

Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno dettate disposizioni per le autorizzazioni ai trasporti eccezionali con autoveicoli e rimorchi adibiti al trasporto di carri ferroviari ed ai veicoli eccezionali adibiti allo stesso scopo.

Chiunque esegue trasporti eccezionali o circola con un veicolo eccezionale senza autorizzazione, ovvero non osserva le cautele o le condizioni stabilite nell'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Chiunque circola senza avere con sé l'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

dall'onorevole Armani:

« Dopo il 4° comma, aggiungere il seguente comma:

« Su richiesta del Ministero dell'agricoltura e delle foreste possono essere accordate deroghe per la circolazione delle macchine agricole eccedenti i limiti di sagoma stabiliti dall'articolo 32 ».

dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Espositi, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 7° comma, sostituire le parole: lire venticinquemila a lire centomila, con le altre: lire 2.500 a lire 10.000 ».

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.000 a lire 5.000 ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Nel corso della discussione avvenuta in sede di comitato ristretto l'onorevole Armani ha rinunciato al suo emendamento per rinvio a provvedimenti amministrativi; l'onorevole Cianca ha rinunciato, anche a nome degli altri firmatari, ai due emendamenti che recano, come prima firma, la sua.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A questo proposito dichiaro che in via amministrativa verrà disposto affinché, con riguardo alle esigenze della produzione agricola, venga consentita la circolazione, durante i periodi stagionali, delle macchine agricole eccedenti i limiti di sagoma di cui all'articolo 32.

CAMANGI. Vorrei chiedere all'onorevole Ministro se il punto c) dell'articolo 10 (circolazione di veicoli che, per speciali esigenze, superano le dimensioni o i pesi stabiliti negli articoli 32 e 33) va inteso nel senso di dare in questo modo la possibilità agli enti proprietari di strade di autorizzare su determinati tratti di esse e con carattere permanente la circolazione di veicoli che superino le dimensioni o i pesi stabiliti. Tanto per fare un esempio ci si potrebbe riferire ad un ipotetico permesso di circolazione dato dal Comune di Roma per autobus snodati di grosse dimensioni sulla via « Cristoforo Colombo ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'interpretazione è esatta.

PRESIDENTE. Do atto dell'avvenuto ritiro degli emendamenti presentati all'articolo 10 del nuovo codice stradale, il quale pertanto rimane invariato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 11 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo:

ART. 11.

(*Insegne, cartelli, altri mezzi pubblicitari e sorgenti luminose*)

« Sono vietate le insegne, i cartelli, gli altri mezzi pubblicitari e le sorgenti luminose visibili dai veicoli transitanti sulle strade che per forma, disegno, colorazione o ubicazione posano, a giudizio dell'ente proprietario della strada, ingenerare confusione con i segnali stradali o con segnalazioni luminose di circolazione, ovvero renderne difficile la comprensione, nonché le sorgenti luminose che riproducono abbagliamento.

Sui veicoli è vietata qualsiasi pubblicità luminosa o a luce riflessa.

Salvo quanto previsto dalle leggi di pubblica sicurezza, fuori dei centri abitati e degli

agglomerati urbani costituiti da non meno di venticinque fabbricati, il collocamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetto ad autorizzazione. Qualora i cartelli ed i mezzi pubblicitari debbano essere collocati in zone nelle quali esistono vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, l'autorizzazione è data dall'ente proprietario della strada previa presentazione da parte del richiedente del nulla osta della competente autorità. Negli altri casi l'autorizzazione è rilasciata dal Ministro per i lavori pubblici sentito il Ministro per la pubblica istruzione.

I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non debbono superare la superficie di sei metri quadrati; non possono essere collocati a distanza minore di cinque metri dal confine della sede stradale; non possono essere collocati a distanza minore di 250 metri fra di loro, di 250 metri prima dei segnali stradali e di 100 metri dopo i segnali stessi. Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve, sulle rocce e pareti rocciose.

I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari che non siano conformi con le disposizioni del presente articolo debbono essere rimossi, a cura e spese del titolare della autorizzazione entro il termine, che comunque non può superare quindici giorni, stabilito nella diffida dell'ente proprietario della strada o, per le autostrade in concessione, dell'ente concedente.

Decorso inutilmente il termine stabilito nella diffida, la rimozione viene effettuata dall'ente a spese del titolare dell'autorizzazione. Il Prefetto, riconosciutane la legalità, rende esecutoria la nota delle spese, da riscuotersi con la procedura coattiva per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato stabilita dal testo unico 14 aprile 1910, n. 639.

Le disposizioni dei commi quinto e sesto si applicano anche alle insegne e alle sorgenti luminose, sostituito al titolare della autorizzazione il proprietario delle medesime.

Nulla è innovato, per quanto riguarda il collocamento dei cartelli e di altri mezzi pubblicitari, alle disposizioni legislative vigenti in materia di tutela delle cose di interesse artistico o storico, protezione delle bellezze naturali e tutela del paesaggio.

Chiunque colloca cartelli o altri mezzi pubblicitari senza autorizzazione ovvero viola le altre disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

dall'onorevole Camangi:

« Al 1° comma, aggiungere dopo le parole: transitanti sulle strade che, le altre: comunque disturbino la circolazione o che ».

dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 2° comma, aggiungere dopo la parola: pubblicità, l'altra: esterna ».

dagli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geftter Wondrich, nonché dall'onorevole Ripamonti.

« Il 3° comma, sostituirlo con il seguente:

« Salvo il caso previsto dalle leggi di pubblica sicurezza, fuori dei centri abitati e degli agglomerati costituiti da non meno di 25 fabbricati, il collocamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetto ad autorizzazione, che è rilasciata dall'Ente cui per legge, e nell'ambito dei propri limiti territoriali è riservata l'esclusiva delle insegne, affissioni e pubblicità in genere, e al quale competono i relativi proventi. Per le autostrade o strade in concessione l'autorizzazione è data dall'Ente concessionario previo nulla osta dell'Ente concedente. Qualora i cartelli e i mezzi pubblicitari debbano essere collocati in zone nelle quali esistono vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, l'autorizzazione è data previa presentazione da parte del richiedente del nulla osta della competente autorità ».

dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 3° comma aggiungere dopo la parola: rilasciata, le altre: dall'Ente proprietario della strada ».

dagli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geftter Wondrich, nonché dall'onorevole Ripamonti:

« Il 4° comma, sostituirlo con il seguente:

« I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non debbono superare la superficie di sei metri quadrati; non possono essere collocati a distanza minore di tre metri dalla sede carrabile della strada; non possono essere collocati a distanza

minore di 150 metri fra di loro, di 200 metri prima dei segnali stradali e di 100 metri dopo i segnali stessi. Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve, sulle rocce e pareti rocciose ».

dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 4° comma, sostituire le parole: cinque metri, con le altre: 2 metri ».

« Al 4° comma sostituire le parole: 250 metri tra di loro, con le altre: 100 metri tra di loro ».

« Al 4° comma, sostituire le parole: 250 metri prima, con le altre: 200 metri prima ».

dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 10.000 a lire 20.000, con le altre: lire 5.000 a lire 15.000 ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'articolo originario ha subito, in sede di comitato ristretto, alcune modificazioni.

Procedendo con ordine, possiamo dire che l'emendamento aggiuntivo al primo comma, presentato dall'onorevole Camangi non è stato accolto perché si ritiene che la richiesta Camangi sia implicitamente accolta già nel testo dell'articolo.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Camangi?

CAMANGI. Non sono perfettamente d'accordo con l'onorevole Relatore, in quanto il mio emendamento mira a vietare non solo le insegne ed i mezzi pubblicitari che possano confondersi con le segnalazioni stradali, luminose o no, bensì tutte le insegne pubblicitarie, cartelli, ecc., che, oltre a quelli già citati nel testo, possano comunque disturbare la circolazione. Non è il caso di fare qui una casistica dato che si allude a tutti quei cartelli che per il loro stesso contenuto possono distrarre l'attenzione dei conducenti. Insisto pertanto sul mio emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Faccio rilevare all'onorevole Camangi che il caso da lui prospettato rientra nella dizione: « ... per forma, disegno, colorazione... » già propria del primo comma dell'articolo 11.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Pregherei l'onorevole Camangi di non insistere.

CAMANGI. Non insisto proprio per ragioni di cortesia.

PRESIDENTE. La Commissione prende atto del ritiro dell'emendamento Camangi. Il primo comma dell'articolo 11 rimane pertanto invariato.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Al secondo comma il Comitato ristretto ha aggiunto, le parole: «...che possa generare abbagliamento o confusione con i dispositivi di segnalazione», di modo che il secondo comma rimarrebbe così formulato:

« Sui veicoli è vietata qualsiasi pubblicità luminosa o a luce riflessa che possa generare abbagliamento o confusione con i dispositivi di segnalazione ».

Quanto all'emendamento degli onorevoli Cianca ed altri il proponente, a nome anche degli altri presentatori, vi ha rinunciato per rinvio al regolamento.

PRESIDENTE. La Commissione prende atto del ritiro dell'emendamento Cianca al secondo comma. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo al secondo comma proposto dal Comitato ristretto.

(È approvato).

Il secondo comma risulta pertanto formulato definitivamente come è stato letto dall'onorevole Relatore.

Passiamo al terzo comma.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. I tre emendamenti presentati dagli onorevoli Calabrò ed altri, dall'onorevole Ripamonti, dagli onorevoli Cianca ed altri risultano assorbiti dal testo del Comitato.

RIPAMONTI. Mi pare che il testo proposto elimini la competenza dei Comuni per quanto riguarda l'opportunità dei cartelli. Infatti è il proprietario della strada che può, nell'ambito del territorio comunale, autorizzare la posa dei cartelli. Noi avevamo chiesto che fosse l'Ente competente a riscuotere tali proventi, a dare l'autorizzazione, sentito il parere dell'Ente proprietario della strada. Osservo che l'ente locale ha competenza sotto l'aspetto urbanistico e non vedo perché si debba escludere il parere del Comune o della provincia sull'opportunità della posa dei cartelli. Mettiamoci almeno un inciso: «...sentito il parere dell'ente locale».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'emendamento dell'onorevole Ripamonti è stato considerato assorbito dal testo del Comitato perché non si può esclu-

dere affatto che l'autorizzazione sia « in primis » di competenza dell'Ente proprietario della strada.

TOGNI, *Ministro dei Lavori pubblici*. Faccio osservare all'onorevole Ripamonti che l'intervento degli enti locali non è escluso, anche se è limitato ad una supervisione in corresponsabilità col Ministero dei lavori pubblici che approva i singoli regolamenti edilizi.

A prescindere da questo fatto, faccio rilevare all'onorevole Ripamonti che l'ultima parte di questo comma stabilisce che il Ministero dei lavori pubblici fissa le distanze fra le insegne, stabilisce un coordinamento e le decisioni vengono prese sentito il capo compartimento dell'ANAS, i Sindaci ecc. di modo che fino ad oggi non si sono verificati casi di conflitto di competenza.

MATTARELLA, *Presidente della X Commissione*. È una norma costante della legislazione, anche per quanto riguarda le Ferrovie, che l'Ente interessato è il proprietario della strada. Il Comune concede la pubblicità secondo le sue norme e percepisce la retribuzione per quella effettuata sulle strade comunali.

SERVELLO. Devo dichiarare che condivido le preoccupazioni espresse dall'onorevole Ripamonti in quanto la dizione che abbiamo proposta non risolve di fatto il grave problema dell'autonomia del proprietario nei confronti dell'ente cui territorialmente spetta l'esclusiva delle insegne e della pubblicità.

Pertanto raccomanderei all'onorevole Ministro di voler riesaminare questo punto per un chiarimento di questi rapporti, dato che l'ente proprietario non è sempre l'ente gestore che ha anche l'esclusiva della pubblicità. Quindi si creerebbero delle situazioni strane in questo rapporto fra colui il quale ha bisogno di un'autorizzazione e l'ente a sua volta concessionario della pubblicità. La dizione da noi proposta — che ha lo stesso scopo dell'emendamento Ripamonti — mi sembra più chiara e meglio rispondente al requisito della precisione. Pregherei quindi di volerla conservare.

AMENDOLA PIETRO. Non mi rendo conto della opportunità di questo emendamento — a parte la necessità generica di una certa cooperazione fra Ente locale e proprietario della strada — quando il provento della pubblicità spetta al proprietario in ogni caso.

TOGNI, *Ministro dei Lavori pubblici*. Debbo far rilevare che, con i decreti approvati in questi giorni, lo Stato e le Province aumentano notevolmente la rete stradale di loro proprietà, passando a 42 mila chilometri la rete



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

delle strade statali, e a 100 mila circa quella delle strade provinciali. I comuni vedono invece notevolmente ridotta la rete stradale di loro proprietà. È evidente quindi che, in fatto di pubblicità, la maggiore estensione sarà riservata alle province le quali decideranno in merito, compatibilmente coi vincoli e le restrizioni paesaggistiche stabiliti dal Ministero della pubblica istruzione e dalla Soprintendenza ai Monumenti e Belle arti. A sua volta lo Stato disporrà per la pubblicità sulle sue strade ed i comuni faranno altrettanto su quelle che sono loro rimaste, sempre compatibilmente coi vincoli paesaggistici e di sicurezza stabiliti.

Posso in questa sede anticipare che, per questa come per altre questioni, avremmo l'intenzione di creare certe commissioni di coordinamento le quali potrebbero aver competenza per esempio anche su questa materia. Non posso tuttavia spingermi oltre nell'anticipare il mio pensiero perché occorre prima di tutto che siano approvati gli emendamenti al codice stradale. In sede di regolamento questo ed altri problemi saranno affrontati e risolti con soddisfazione di tutti e posso assicurare che non abbiamo interesse a ridurre la pubblicità anche se ci preoccupiamo di non renderla pericolosa per il traffico; ma queste sono intese che prenderemo direttamente con gli enti locali. Pregherei perciò i presentatori di non insistere.

**PRESIDENTE.** Insistono gli onorevoli Servello e Ripamonti?

**SERVELLO.** No.

**RIPAMONTI.** No.

**PRESIDENTE.** La Commissione prende atto che gli emendamenti Calabrò e altri, Ripamonti, e Cianca ed altri sono assorbiti dal testo del Comitato.

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione.** Il primo emendamento del Comitato al terzo comma è il seguente:

« *Sopprimere al primo periodo la parola: urbani* ».

**PRESIDENTE.** Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione.** Un secondo emendamento del Comitato al terzo comma propone l'aggiunta, alla fine del primo periodo, delle seguenti parole: « ... da parte del proprietario della strada. Per le autostrade o strade in concessione l'autorizzazione è data dal concessionario previo nulla osta dell'ente concedente ».

**PRESIDENTE.** Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione.** V'è un terzo emendamento proposto dal Comitato al terzo comma dell'articolo 11: la soppressione, al secondo periodo, delle parole: « ... dall'Ente proprietario della strada... ».

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione la soppressione di tali parole.

(*È approvata*).

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione.** Di conseguenza si impone anche la soppressione dell'ultimo periodo del terzo comma: « Negli altri casi l'autorizzazione è rilasciata dal Ministro per i lavori pubblici sentito il Ministro per la pubblica istruzione ».

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione la soppressione di tali parole.

(*È approvata*).

Il terzo comma dell'articolo 11 rimane pertanto così formulato:

« Salvo quanto previsto dalle leggi di pubblica sicurezza, fuori dei centri abitati e degli agglomerati costituiti da non meno di venticinque fabbricati, il collocamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetto ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada. Per le autostrade o strade in concessione l'autorizzazione è data dal concessionario previo nulla osta dell'ente concedente.

Qualora i cartelli ed i mezzi pubblicitari debbano essere collocati in zone nelle quali esistano vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, l'autorizzazione è data previa presentazione da parte del richiedente del nulla osta della competente autorità ».

Passiamo al quarto comma.

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione.** Gli emendamenti Calabrò ed altri, Ripamonti, Cianca ed altri sono assorbiti dal nuovo testo proposto dal Comitato, che è il seguente:

« I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non debbono superare la superficie di sei metri quadrati; non possono essere collocati a distanza minore di tre metri dal confine della carreggiata; non possono essere collocati a distanza minore di 200 metri prima dei segnali stradali e di 100

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

metri dopo i segnali stessi. La distanza tra i cartelli sarà stabilita con decreto del Ministro per i lavori pubblici e di concerto con quello per la pubblica istruzione per le zone ove esistono vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico. Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve, sulle rocce e pareti rocciose ».

AMADEI. Debbo rilevare che non è esatto dire « non possono ». Si fa divieto e basta.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accetta il nuovo testo con le osservazioni dell'onorevole Amadei. Inoltre sarebbe opportuno fare un'inversione formale nel punto dove si parla di distanza fra i cartelli e di vincoli panoramici, così che l'intero comma risulterebbe così formulato:

« I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari previsti dal precedente comma non debbono superare la superficie di sei metri quadrati; non devono essere collocati a distanza minore di tre metri dal confine della carreggiata; non possono essere collocati a distanza minore di 200 metri prima dei segnali stradali e di 100 metri dopo i segnali stessi. La distanza tra i cartelli sarà stabilita con decreto del Ministro per i lavori pubblici e, ove esistano vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, di concerto con il Ministro per la pubblica istruzione.

Inoltre non possono essere collocati in corrispondenza delle curve, sulle rocce o pareti rocciose ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione il quarto comma in questa nuova formulazione.

(È approvato).

Passiamo al quinto comma.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Faccio presente che l'onorevole Cianca ha rinunciato al suo emendamento a nome anche degli altri presentatori, quindi il quinto comma rimane invariato.

PRESIDENTE. La Commissione prende atto dell'avvenuta rinuncia.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 14 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 14:

#### ART. 14.

(*Segni sulla carreggiata*)

« La segnalazione stradale mediante segni sulla carreggiata, da porre a cura e spese degli enti proprietari delle strade, comprende

segni longitudinali, segni trasversali ed altri segni.

I segni longitudinali sono costituiti da strisce continue e discontinue.

Le strisce continue longitudinali delimitano le corsie o il senso di marcia e non debbono essere oltrepassate.

Le strisce discontinue longitudinali delimitano anche esse le corsie o il senso di marcia ma possono essere oltrepassate.

Una striscia continua longitudinale può affiancarne altra discontinua. Il conducente può oltrepassare i segni quando la striscia discontinua si trova immediatamente alla sua sinistra; non può oltrepassarli quando si trova immediatamente alla sua sinistra la striscia continua.

I veicoli non possono marciare a cavallo delle strisce.

La delimitazione dei sensi di marcia, qualora esigenze della circolazione lo richiedano, può essere tracciata in posizione differente dalla mezzzeria della carreggiata. Inoltre sulle strade a più di quattro corsie la delimitazione dei sensi di marcia può essere temporaneamente spostata, purché la nuova delimitazione sia adeguatamente indicata.

Strisce longitudinali poste sul margine della carreggiata ne indicano il limite.

Gli enti proprietari delle strade sono obbligati a porre, in prossimità dei passaggi a livello muniti di barriere che sbarrano soltanto la parte della carreggiata destinata alla circolazione nel senso di marcia, una striscia continua longitudinale che delimita detta parte della carreggiata.

I segni trasversali sono costituiti da strisce continue e discontinue.

Le strisce continue trasversali indicano il punto in cui i conducenti si debbono fermare per effetto di una segnalazione di arresto.

Le strisce discontinue trasversali delimitano gli attraversamenti pedonali o indicano gli attraversamenti zebrati per pedoni o per ciclisti.

Le strisce che delimitano attraversamenti pedonali possono essere continue quando una di esse delimita anche il punto in cui i conducenti si debbono fermare per effetto di una segnalazione di arresto.

Sono considerate strisce continue le file di chiodi o di altri elementi sia longitudinali che trasversali.

Gli altri segni sono impiegati per indicare le direzioni, zone escluse dal traffico, ostacoli sulla carreggiata, fermate di autobus e filobus o per iscrizioni o per delimitare zone di parcheggio o per simili scopi.

III LEGISLATURA — COMM. RITNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

I segni sulla carreggiata possono essere integrati con dispositivi a luce riflessa.

Chiunque non osserva il comportamento indicato dai segni sulla carreggiata, sempreché il fatto non costituisca più grave reato, è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

dall'onorevole Camangi: « Il 5° comma, *sostituirlo col seguente*:

« Due strisce continue longitudinali indicano divieto di sorpasso. Una striscia continua longitudinale affiancata da un'altra discontinua indicano che il sorpasso è consentito soltanto ai veicoli marcianti sulla corsia dalla cui parte si trova la striscia discontinua ».

dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

All'ultimo comma: *sostituire le parole*: lire 4.000 a lire 10.000, *con le altre*: lire 3.000 a lire 10.000 ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Agli emendamenti presentati dall'onorevole Camangi e dagli onorevoli Cianca ed altri, i presentatori hanno rinunciato.

CAMANGI. Confermo la mia rinuncia all'emendamento. Vorrei però che risultasse a verbale che il mio emendamento stabiliva che due strisce bianche longitudinali significavano divieto di sorpasso, il che corrisponde all'interpretazione che viene data comunemente a questo segnale e che si credeva fosse una norma del Codice. Senonché la norma del Codice ripete esattamente una norma contemplata dalla convenzione di Ginevra la quale stabilisce il significato delle due strisce bianche come divieto di violare le strisce stesse, ma non divieto di sorpasso nell'ambito delle strisce, il che evidentemente è diverso. Vorrei quindi sottoporre al Ministro il parere sulla inutilità della doppia striscia se essa non significa divieto di sorpasso: ne basta una sola per segnalare il limite della zona stradale che non si può invadere.

PRESIDENTE. La Commissione prende atto dell'avvenuta rinuncia agli emendamenti da parte degli onorevoli Camangi, e Cianca ed altri.

L'articolo 14 del codice stradale rimane pertanto invariato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 15 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 15:

ART. 15.

*(Segnalazione dei passaggi a livello)*

« Le barriere dei passaggi a livello debbono essere dipinte esternamente a strisce bianche e rosse, integrate da dispositivi a luce riflessa rossa. Alle barriere possono essere aggiunte una o più luci rosse, una delle quali in corrispondenza dell'estremità libera se trattasi di barriere che sbarrano solo la parte della carreggiata destinata alla circolazione nel senso di marcia.

Qualora le barriere dei passaggi a livello siano manovrate a distanza e non siano visibili per la loro ubicazione dal posto di manovra, i passaggi stessi debbono essere provvisti di un dispositivo di segnalazione acustica, eventualmente integrato con altro ottico, il quale avverta in tempo utile della chiusura delle barriere.

In caso di guasti ai meccanismi di chiusura dei passaggi a livello le barriere sono sostituibili con uno o più cavalletti che possono anche non chiudere tutta la carreggiata. I cavalletti debbono essere dipinti a strisce bianche e rosse, integrate da dispositivi a luce riflessa rossa. Le barriere sono altresì sostituibili con una bandiera rossa di giorno o con una luce rossa, manovrate dall'addetto alla custodia del passaggio a livello.

I passaggi a livello senza barriere debbono essere segnalati nella immediata vicinanza della strada ferrata con la croce di sant'Andrea, installata a cura e spese dell'esercente la ferrovia. Tale croce deve essere doppia se la linea ha due o più binari. Gli enti proprietari delle strade non hanno diritto a compenso per la eventuale occupazione del suolo.

Nei passaggi a livello senza barriera provvisti di segnalazione luminosa, questa indica l'avvicinarsi dei treni mediante due luci rosse lampeggianti alternativamente, accompagnate da un segnale acustico, poste sulla destra della strada, possibilmente sullo stante della croce di sant'Andrea. Un'altra luce rossa lampeggiante o altre due luci rosse lampeggianti alternativamente possono essere poste sulla sinistra della strada quando le circostanze lo richiedano. Le luci possono essere rese visibili dalla parte posteriore.

I passaggi a livello provvisti di barriere che sbarrano solo la parte della carreggiata destinata alla circolazione nel senso di marcia

debbono essere muniti della segnalazione luminosa indicata nel precedente comma.

Da entrambi i lati dei passaggi a livello senza barriere, esclusi quelli provvisti di segnalazione luminosa, deve essere assicurata una sufficiente visibilità della strada ferrata, tenendo conto in particolare della velocità massima dei treni.

Le opere necessarie per assicurare detta visibilità hanno carattere di pubblica utilità, nonché di indifferibilità ed urgenza, ai fini dell'applicazione delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità. In caso di contestazione decide in via amministrativa il Ministro per i trasporti.

I conducenti, approssimandosi a un passaggio a livello, debbono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.

Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere gli utenti della strada debbono essere in grado di fermarsi senza impegnare i binari, e, assicuratisi che nessun treno sia in vista, attraversare rapidamente i binari.

Gli utenti della strada non debbono attraversare un passaggio a livello quando siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere ovvero funzioni il dispositivo di segnalazione acustica o ottica che avverta della imminente chiusura delle medesime o siano in funzione i mezzi che eventualmente le sostituiscono, né quando siano accese le luci rosse lampeggianti.

Chiunque viola le disposizioni dei commi nono e decimo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma undicesimo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

A tale articolo, gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto due emendamenti, intesi, il primo a sostituire nel penultimo comma le parole « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre « lire 1.500 a lire 6.000 », e le parole « lire 10.000 a lire 40.000 » con le altre « lire 6.000 », ed il secondo a sostituire all'ultimo comma le parole « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre « lire 6.000 a lire 25.000 ».

Poiché il proponente, a nome anche degli altri presentatori, ha rinunciato agli emendamenti in sede di Comitato ristretto, la formulazione dell'articolo 15 rimane quella del testo del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 16 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 16.

## ART. 16.

*(Segnali manuali  
degli agenti preposti al traffico)*

« I segnali manuali che gli agenti debbono effettuare per regolare il traffico sono i seguenti:

a) braccia distese orizzontalmente in direzione normale a quella di marcia, per vietare il passaggio;

b) braccia distese orizzontalmente lungo la direzione di marcia, per consentire il passaggio;

c) un braccio alzato verticalmente, il quale a tutti gli effetti ha il valore della luce gialla di cui all'articolo 17 lettera c).

Gli agenti possono fare accelerare la marcia dei veicoli e possono far fermare i veicoli che provengono da una determinata direzione, al fine di agevolare il traffico.

Chiunque viola le prescrizioni degli agenti che regolano il traffico è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Qualora il conducente di un veicolo prosegua la marcia nonostante l'agente vieti il passaggio la pena è dell'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

A tale articolo sono stati proposti cinque emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il Comitato ristretto ha fatto proprio il primo emendamento degli onorevoli Cianca ed altri, sostitutivo del secondo comma dell'articolo e così formulato:

« Gli agenti, al fine di agevolare il traffico, possono far accelerare la marcia dei veicoli e possono far fermare o dirottare i veicoli che provengono da una determinata direzione ».

Si è voluta aggiungere alla dizione del testo originario del nuovo Codice della strada la facoltà per gli agenti di far dirottare i veicoli.

Il secondo emendamento degli onorevoli Cianca ed altri, tendente a sostituire nel penultimo comma le parole « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre « lire 1.500 a lire 6.000 », ed il terzo emendamento degli onorevoli Cianca ed altri, tendente a sostituire nell'ultimo comma le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 2.000 a lire 10.000 », sono stati ritirati dal proponente, a nome anche degli altri presentatori in sede di Comitato ristretto.

Dal suo canto, l'onorevole Calabrò ha rinunciato, sempre in sede di Comitato ristretto, all'emendamento proposto al penultimo comma per la sostituzione delle parole « lire

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

4.000 a lire 10.000 », con le altre « lire 2.000 a lire 6.000 », e all'emendamento proposto all'ultimo comma tendente a sostituire le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 3.000 a lire 15.000 ».

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'emendamento proposto dagli onorevoli Cianca e altri al secondo comma dell'articolo 16 e fatto proprio dal Comitato ristretto.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 17 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 17:

**ART. 17.**

(Segnali luminosi di circolazione)

« Le luci dei semafori installati per regolare il traffico sono di colore rosso, verde e giallo, ovvero soltanto di colore giallo, ed hanno il seguente significato:

- a) la luce rossa vieta il passaggio;
- b) la luce verde consente il passaggio;
- c) la luce gialla dopo la verde vieta di

oltrepassare il segnale a meno che i veicoli vi si trovino così prossimi, al momento della accensione, che non possano più arrestarsi in condizioni di sicurezza sufficienti prima di avere oltrepassato il segnale stesso;

d) la luce gialla lampeggiante prescrive di usare prudenza e diminuire la velocità.

Qualora la luce rossa sia integrata da frecce verdi i conducenti di veicoli che si trovano in una determinata fila debbono seguire la direzione indicata dalla freccia.

La luce rossa può inoltre essere integrata da speciali segnali luminosi per consentire determinati passaggi di trams; anche la luce verde può essere integrata da speciali segnali luminosi per vietare determinati passaggi di trams.

Speciali segnali luminosi possono essere riservati ai pedoni.

I limiti dei salvagenti, coppe giratorie e simili, posti sulla carreggiata, possono essere segnalati con luci gialle o dispositivi a luce riflessa gialla; debbono essere segnalati quando l'illuminazione pubblica non li renda visibili.

I margini della carreggiata possono essere segnalati con dispositivi a luce riflessa; rossa quella di destra e bianca quella di sinistra.

Chiunque viola gli obblighi o i divieti indicati dai segnali luminosi di circolazione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Qualora il conducente di un veicolo prosegua la marcia nonostante il semaforo vieti il passaggio è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

A tale articolo, gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto due emendamenti: la sostituzione, al penultimo comma, delle parole « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre « lire 1.500 a lire 6.000 »; e la sostituzione, all'ultimo comma, delle parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 2.000 a lire 10.000 ».

Poiché i proponenti hanno rinunciato ai medesimi, in sede di Comitato ristretto, la formulazione dell'articolo 17 rimane quella del testo del nuovo Codice della strada.

Agli articoli 18, 19 e 20 non sono stati proposti emendamenti. Pertanto la loro formulazione rimane quella del testo del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 21 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 21:

**ART. 21.**

(Classificazione dei veicoli)

« I veicoli si distinguono in:

- a) veicoli a braccia;
- b) veicoli a trazione animale;
- c) velocipedi;
- d) ciclomotori;
- e) motoveicoli;
- f) autoveicoli;
- g) filoveicoli;
- h) rimorchi;
- i) macchine agricole;
- l) carrelli;
- m) macchine operatrici ».

A tale articolo sono stati proposti due emendamenti.

**LOMBARDI GIOVANNI, Relatore per la IX Commissione.** Il Comitato ristretto non ha ritenuto opportuno di accogliere le modifiche alla classificazione dei veicoli di cui all'emendamento Calabrò, tendente ad aggiungere all'alinea c) dell'articolo 21 le parole « velocipedi con motore ausiliario »; e all'emendamento Moscatelli, tendente ad aggiungere dopo l'alinea d), l'alinea « d)-bis: motoleggere ».

L'onorevole Calabrò ha rinunciato al suo emendamento, mentre l'onorevole Moscatelli insiste per il mantenimento del proprio.

**MOSCATELLI.** Ritengo di dover insistere nell'emendamento proposto, memore della circolare n. 208 del 21 agosto 1950 del Ministero

dei trasporti, nella quale, sentita la Commissione permanente dell'automobilismo, veniva istituita la categoria dei motocicli leggeri e si disponeva per essi una classificazione che fissava in 125 cmc. il limite massimo della cilindrata. È evidente che, con tale disposizione, il Ministero dei trasporti aveva inteso, già allora, anticipare un provvedimento di legge allo studio, riguardante appunto l'impiego dei motocicli leggeri. Rammento anche che, con detta circolare, veniva sospeso l'obbligo della iscrizione nel registro automobilistico.

Basterebbe, del resto, porre mente alla conformazione orografica del nostro territorio per rendersi conto di quale possa essere l'uso di tale mezzo di trasporto. In proposito, inoltre, vi sono state delle dichiarazioni del Ministro Togni, che davano per certo il fatto che i motori fino a 125 cmc. di cilindrata avrebbero dovuto essere assimilati ai ciclomotori stessi.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. A sensi della Convenzione di Ginevra, debbono essere considerati ciclomotori soltanto i velocipedi provvisti di motore non superiore a 50 cmc. ed a condizione che essi mantengano tutte le caratteristiche normali dei velocipedi. In sede di Comitato ristretto si è anche a lungo discusso sulla opportunità o meno di esonerare dalla patente di guida i conduttori dei motoveicoli fino a 125 cmc. di cilindrata stabilendo infine che, per ragioni di sicurezza pubblica, anche per i motoveicoli di cilindrata limitata, capaci, comunque, di raggiungere una velocità notevole, la patente di guida è necessaria. Tuttavia, si sarebbe dovuto trovare il modo di snellire l'acquisizione della patente stessa, di decentrare le sedi di esame e di ridurre il relativo onere pecuniario.

È chiaro, pertanto, che l'emendamento Moscatelli, se è di pura e semplice classificazione, non può risultare aderente alle norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra; se poi esso, come appare, è in correlazione con le richieste di abolizione della patente, trova il parere del Comitato ristretto, in merito, inequivocabile.

MOSCATELLI. Penso che la Convenzione di Ginevra non possa essere interpretata in maniera così rigida. Se noi non teniamo conto della conformazione geografica del paese, veniamo a favorire solo una parte degli utenti di questo mezzo economico di trasporto. Perché è evidente, ad esempio, che il contadino o l'operaio residenti in zona montana verrebbero ad essere svantaggiati rispetto a quelli residenti in zona pianeggiante, per la quale

è sufficiente il ciclomotore. Se poi, all'inclusione delle motoleggere nella categoria dei ciclomotori si opponessero motivi di velocità, si potrebbe stabilire nel regolamento una norma determinante il massimo di velocità per esse.

CIANCA. Il problema non va abbinato, come ha fatto l'onorevole Togni Giulio Bruno, a quello delle patenti, che rimane un problema a se stante. Mi pare che l'emendamento Moscatelli abbia una distinzione ai fini fiscali. La circolare 21 agosto 1950, n. 208 — in cui si prescriveva a tutti i motoveicoli che superassero i 50 cc. di avere una targa, mentre prima non l'avevano — al punto 3 ultimo comma fissava l'obbligo dell'immatricolazione per i motoveicoli da 50 a 125 cc.

Ora noi non discutiamo sull'immatricolazione, ma chiediamo che venga mantenuta la distinzione ai fini della procedura diversa stabilita dal suddetto punto 3: cioè che le motoleggere vengono immatricolate presso la prefettura nel cui territorio è compreso il comune di residenza del proprietario, procedura per la quale il motoveicolo viene trascritto in un apposito registro e gli viene assegnato un numero di immatricolazione. Quindi, mentre per tutti gli altri motoveicoli superiori a 125 cc. occorre la registrazione anche presso il P.R.A., per i motoveicoli fino a 125 cc. quest'obbligo non esiste ai fini fiscali, cioè per una minore spesa del possessore del mezzo.

L'accettazione della classifica da noi proposta, significa escludere dalla patente coloro che usano i mezzi fino a 125 cc., mentre quest'obbligo rimane impregiudicato per i mezzi di cilindrata superiore.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Ministero dei trasporti è contrario a questa distinzione. Nella compilazione del codice ci siamo attenuti alla convenzione di Ginevra e la definizione di motoveicoli non pregiudica tutte le eccezioni che si possono fare. Ciclomotore è quello fino a 50 cc., oltre 50 cc. è motoveicolo. Tale definizione non modifica la vecchia disposizione citata dall'onorevole Cianca.

CIANCA. Allora bisognerebbe prevedere nel codice che per le cilindrato fino a 125 cc. rimane ferma quella disposizione.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nessuno dice che venga abrogata; si tratta solo di una definizione, mentre rimangono in vigore le disposizioni precedenti per l'immatricolazione. Il Ministero si è preoccupato soltanto di comprendere tutte le vecchie definizioni in una sola: motoveicoli fino a 125 cc.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

MOSCATELLI. Accetto questa spiegazione, purché venga inserita a verbale. Ricordo che anche il Ministro Togni era d'accordo su questo. In una intervista concessa all'onorevole Foderaro disse che in un primo tempo era stata esaminata la possibilità di non dispensare dall'obbligo della patente i conducenti di motoveicoli di cilindrata fino a 125 cc.; senonché, in considerazione della velocità di tali mezzi, si era giunti a diversa determinazione. Quindi il ministro faceva soltanto questione di velocità. Ma, se limitiamo la velocità, possiamo assimilare tutti i motoveicoli fino a 125 cc.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Quando parliamo di motoveicoli fino a 125 cc., parliamo della produzione normale, la quale dovrebbe prevedere una velocità da 70 a 80 chilometri. Comunque le assicurazioni date sono sufficienti a far rinunciare all'emendamento.

PRESIDENTE. Adunque l'onorevole Moscatelli rinuncia al suo emendamento.

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich avevano presentato il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato.

« *Alla lettera c) aggiungere le parole: velocipedi con motore ausiliario* ».

All'articolo 21 pertanto non viene apportata alcuna modifica.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 22 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 22:

ART. 22.

(*Veicoli a braccia e a trazione animale*)

« I veicoli a braccia sono quelli spinti o trainati dall'uomo.

I veicoli a trazione animale, a ruote o patini, si distinguono in:

a) veicoli destinati specialmente al trasporto di persone;

b) veicoli destinati principalmente al trasporto di cose;

c) carri agricoli destinati a trasporti per uso esclusivamente delle aziende agrarie ».

L'onorevole Armani ha chiesto il rinvio al regolamento di una norma per l'assimilazione ai veicoli a braccia dei piccoli motocoltivatori guidati da conducente a terra.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Una disposizione regolamentare stabilirà che i motocoltivatori o macchine agricole analoghe, guidati da conducente a terra, sono da equiparare ai veicoli a braccia.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione (Giustizia)*. Esprimo qualche dubbio se questa assimilazione si possa fare nel regolamento o se debba formare oggetto di una precisa norma di legge. Ciò soprattutto agli effetti penali.

PRESIDENTE. Mi pare sufficiente la dichiarazione del Governo raccolta a verbale.

Quindi l'articolo 22 rimane inalterato nel testo del decreto presidenziale.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 23 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 23:

ART. 23.

(*Velocipedi*)

« Velocipedi sono i veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione muscolare per mezzo di pedali o analoghi dispositivi ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich hanno presentato i seguenti emendamenti, ai quali però hanno rinunciato:

« *Nel titolo, aggiungere le parole: Velocipedi a motore ausiliario* ».

« *Dopo il 1° comma, aggiungere il seguente:*

« Velocipedi con il motore ausiliario termico, di cilindrata non superiore a cmc. 50 (3,05 pollici cubici) non sono considerati autoveicoli, a condizione che essi mantengano le caratteristiche normali dei velocipedi per quanto riguarda la loro struttura ».

All'articolo 23 del nuovo codice stradale non vengono pertanto apportati emendamenti.

All'articolo 24 non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 25 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 25:

ART. 25.

(*Motoveicoli*)

« I motoveicoli consistenti in veicoli a motore di cilindrata superiore a 50 cmc con due o tre ruote, si dividono in:

a) motocicli e motocarrozette; veicoli rispettivamente a due o tre ruote destinati al trasporto di persone;

b) motocarri: veicoli a tre ruote destinati al trasporto di cose;

c) motoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;

d) motoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici caratterizzati ai sensi della lettera f) dell'articolo 26.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

I motoveicoli non possono superare metri 1,60 di larghezza, metri 4 di lunghezza e metri 2,50 di altezza. Il peso complessivo a pieno carico di un motoveicolo non può eccedere 15 quintali ».

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

da parte dell'onorevole Colitto e degli onorevoli Cafiero e Ottieri:

« Al 1° comma, premettere all'elencazione la voce:

« Motoleggere: veicoli a due o tre ruote con cilindrata non superiore a 125 cmc. ».

da parte degli onorevoli Adamoli e Moscatelli:

« Premettere all'elencazione la voce:

motoleggere: veicoli a motore con due o tre ruote destinati al trasporto di persone o cose da 51 cmc. a 125 cmc. di cilindrata ».

da parte dell'onorevole Cibotto:

« Premettere all'elencazione la voce:

motoleggere: veicoli a due ruote con cilindrata non superiore a 125 cmc. destinati al trasporto di persone ».

da parte degli onorevoli Adamoli e Moscatelli:

« Aggiungere alla lettera a) [che, per l'emendamento di cui sopra, diverrebbe lettera b)] le seguenti parole: di cilindrata non superiore a 125 cmc ».

da parte degli onorevoli Durand de la Penne, nonché dell'onorevole Sarti e inoltre degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Aggiungere al termine della lettera b) le parole: o al traino ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, nonché dell'onorevole Durand de la Penne:

« Al 2° comma, sostituire le parole: 15 quintali, con le altre: 25 quintali ».

da parte dell'onorevole Camangi:

« Al 2° comma, sostituire le parole: 15 quintali, con le altre: 10 quintali ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Inoltre al secondo comma abbiamo la seguente modifica presentata dal Governo nel suo disegno di legge e fatta propria dal Comitato:

« Al secondo comma, sostituire le parole: 15 quintali, con le altre: 25 quintali ».

Questa norma risolve un problema molto importante per i motocarri, poiché precisa che il loro peso complessivo a pieno carico non potrà superare i 25 quintali.

COLITTO. Anche il mio emendamento chiedeva l'aumento da 15 a 25 quintali. Poiché lo stesso emendamento è stato presentato anche dal Governo e accolto dal Comitato, non posso che dichiararmi molto lieto di questo simpatico incontro.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli altri emendamenti debbono ritenersi preclusi, perché connessi al problema delle motoleggere che abbiamo esaminato all'articolo 21.

CIANCA. Dichiaro, a nome del mio gruppo, di non insistere nell'emendamento, dato che con gli articoli 81 e seguenti si è provveduto ad un notevole snellimento delle pratiche riguardanti il rilascio della patente per motoveicoli ad uso privato della categoria A, quali appunto le motoleggere.

Circa l'altro emendamento da me proposto, inteso ad elevare il limite massimo del peso complessivo, a pieno carico, di un motoveicolo, da 15 a 25 quintali, ritengo di non doverne fare illustrazione in quanto tale modifica è prevista anche dal disegno di legge n. 742.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la modifica, prevista al secondo comma dell'articolo 25, dal disegno di legge n. 742, così formulata: « Il peso indicato in 15 quintali è elevato a 25 quintali ».

(È approvata).

Agli articoli 26, 27 e 28 non sono stati proposti emendamenti. La loro formulazione, pertanto, rimane quella del testo del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 29 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 29:

(Macchine agricole)

« Le macchine agricole si dividono in:

1) semoventi:

a) trattrici agricole;

b) macchine operatrici agricole;



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

c) carrelli portatrattrici azionati dal motore della trattrice;

d) generatori di energia per uso agricolo;

e) motoagricole: veicoli destinati oltre che alla esecuzione di lavori agricoli, al trasporto, per conto delle aziende agrarie, di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché di macchine, attrezzature agricole e accessori funzionali per le lavorazioni meccanico-agrarie;

2) trainate:

a) macchine operatrici agricole;

b) generatori di energia per uso agricolo;

c) rimorchi agricoli; veicoli trainati da trattrici agricole destinati ai trasporti indicati nella lettera e);

d) carrelli attrezzi: veicoli accodati alle macchine operatrici agricole per le necessità funzionali delle stesse.

Il rimorchio agricolo di peso complessivo a pieno carico fino a 15 quintali si considera parte integrante della trattrice dalla quale è trainato ».

A tale articolo sono stati proposti due emendamenti.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il Comitato ristretto ha fatto propria la proposta dell'onorevole Armani di aggiungere al primo comma, al termine della lettera e), le parole: « ad esse si applicano i limiti di sagoma e di peso, di cui all'ultimo comma dell'articolo 25 ».

Quanto all'emendamento degli onorevoli Cianca ed altri, tendente a sostituire, nell'ultimo comma, le parole « 15 quintali », con le altre « 25 quintali », i proponenti hanno dichiarato di rinunciare al medesimo, in sede di Comitato ristretto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sono favorevole all'emendamento Armani.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Armani, fatta propria dal Comitato ristretto e accolta dal Governo.

(È approvata).

All'articolo 30 non sono stati proposti emendamenti. Pertanto la formulazione di esso rimane quella del testo del nuovo Codice della strada.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel regolamento verrà comunque inserita una precisazione relativamente ai carrelli.

PRESIDENTE. La formulazione dell'articolo 31, non essendo stati presentati emendamenti, rimane quella del testo del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 32 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 32:

ART. 32.

(Sagoma limite)

« Ogni veicolo, compreso il suo carico, deve potersi inscrivere in una sagoma di metri 2,50 di larghezza e di metri 3,80 di altezza dal piano stradale.

La lunghezza totale, compresi gli organi di attacco, non deve eccedere 6 metri per i veicoli ad un asse, 10 metri per i veicoli a due assi e 11 metri per quelli a tre o più assi. Per gli autobus a due assi è consentita la lunghezza di 11 metri.

La lunghezza totale dei rimorchi, compresi gli organi di attacco, non deve eccedere metri 6 se sono ad un asse, metri 7,50 se a due assi, metri 8 se a tre o più assi.

Gli autoarticolati e gli autosnodati possono raggiungere la lunghezza massima di 14 metri.

Le estremità del fusello e del mozzo non debbono sporgere dal contorno esteriore del veicolo.

Sono eccettuati dalla disposizione del precedente comma le macchine operatrici, le macchine agricole, i carrelli e i veicoli a trazione animale sprovvisti di parafanghi o con la carrozzeria non sporgente dalle ruote, per i quali la massima sporgenza del mozzo o fusello rispetto al piano esterno del cerchione non deve superare 25 centimetri.

Chiunque circola con un veicolo che supera i limiti di sagoma stabiliti dal presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila ».

A tale articolo sono stati proposti ventuno emendamenti.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Sei di essi si riferiscono al primo comma dell'articolo 32 che fissa i limiti della sagoma dei veicoli.

Gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto di sostituire le parole « m. 3,80 di altezza dal piano stradale », con le altre « m. 4 di altezza dal piano stradale per autocarri e di m. 4,50 per autobus ».

L'onorevole Lombardi Giovanni ed io abbiamo proposto di sostituire le parole « m. 3,80 di altezza dal piano stradale », con le altre « m. 4 dal piano stradale ».

Identica proposta è stata formulata dall'emendamento Cafiero e dall'emendamento Calabrò.

A sua volta, l'onorevole Colitto, con l'articolo 4 della sua proposta di legge n. 731, ha

proposto il seguente comma sostitutivo: « Ogni veicolo, compreso il suo carico, deve potersi inscrivere in una sagoma di metri 2,50 di larghezza e metri 4 di altezza dal piano stradale. Tale altezza potrà raggiungere metri 4,50 quando il veicolo è adibito a linee di servizio pubblico ».

Lo stesso onorevole Colitto, in via subordinata al non accoglimento del predetto emendamento, ha proposto di aggiungere: « Agli autoveicoli a cassone aperto è accordata una tolleranza massima del 10 per cento dell'altezza dal piano stradale, quando il loro carico è costituito da cose che per la loro natura e imballaggio sono indivisibili o comunque ritenute in involucri pure indivisibili, formanti più piani ognuno dei quali superiore a 40 centimetri ».

Il Comitato ristretto, dopo ampia discussione, ha ritenuto opportuno formulare la proposta di elevare l'altezza massima dei veicoli da m. 3,80 a m. 4, per andare incontro soprattutto alle esigenze degli utenti dei carri frigoriferi, operanti, come è noto, in un settore di notevole importanza per l'economia del paese.

Con tale proposta possono, evidentemente, considerarsi assorbiti i sei emendamenti proposti al primo comma dell'articolo 32.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del Comitato ristretto di sostituire al primo comma le parole « metri 3,80 », con le altre « metri 4 ».

(È approvata).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al secondo comma, gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto il seguente testo sostitutivo: « La lunghezza complessiva dei veicoli, rimorchio compreso, non deve superare i 18 metri, inclusi gli organi di attacco ».

Il Comitato ristretto non ha ritenuto di accogliere tale emendamento. I proponenti si sono riservati di decidere in merito.

CIANCA. La mia riserva è motivata dal fatto che l'emendamento da me proposto al secondo comma è collegato con il terzo comma dell'articolo stesso.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al terzo comma sempre dell'articolo 32, concernente la lunghezza dei rimorchi, sono stati proposti otto emendamenti.

Gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto un emendamento identico a quello proposto al secondo comma.

L'onorevole Cafiero ha proposto, invece, la soppressione del comma stesso.

L'onorevole Colitto, con l'articolo 4 della sua proposta di legge n. 731, ne ha pure proposto la soppressione.

L'onorevole Carcaterra ha proposto invece il seguente testo sostitutivo: « La lunghezza totale di un autotreno non deve comunque superare i metri 18 ».

L'onorevole Lombardi Giovanni ed io abbiamo proposto a nostra volta il seguente testo sostitutivo: « La lunghezza dei rimorchi non deve eccedere metri 6 se ad un asse, metri 7,50 se a due assi, metri 8 se a tre o più assi. La lunghezza totale dell'autotreno non deve comunque eccedere metri diciotto ».

L'onorevole Camangi, a sua volta, ha proposto di aggiungere: « Quali che siano, comunque, le lunghezze parziali della motrice e del rimorchio, gli autotreni possono raggiungere la lunghezza totale di metri 18 purché essi possano iscriversi in una fascia larga metri 4,50 in una curva di raggio interno di metri 10 ».

L'onorevole Bardanzellu, dal suo canto, ha proposto di aggiungere: « La lunghezza massima degli autotreni non può superare i 18 metri; gli autotreni sempre che non superino tale lunghezza possono essere costituiti anche con rimorchi di dimensioni maggiori di quelle di cui al comma 3°, purché siano atti a iscriversi in curva in una fascia le cui misure saranno fissate dal regolamento ».

Gli onorevoli Calabrò ed altri, infine, hanno proposto di aggiungere: « Gli autobus, gli autoarticolati, gli autosnodati devono potersi inscrivere in una fascia di ingombro larga metri 4 e centimetri 50 in una curva di raggio interno di metri 10. Verificandosi questa condizione, per gli autobus a due assi è consentita la lunghezza di 11 metri e per i rimorchi a due ed a tre assi la lunghezza rispettivamente di 8 e di metri 10, esclusi gli organi di attacco ».

In seno al Comitato ristretto si è a lungo discusso sulla fissazione delle misure dei singoli componenti l'autotreno e si è giunti alla conclusione di accogliere e sottoporre all'approvazione delle Commissioni riunite, il testo sostitutivo contenuto nell'emendamento Togni Giulio Bruno e Lombardi Giovanni.

Per quanto riguarda gli altri emendamenti, che il Comitato ristretto non ha ritenuto di accogliere, gli onorevoli Colitto e Camangi hanno insistito, l'onorevole Cianca, come si è detto, si è riservato, mentre gli onorevoli Cafiero, Carcaterra, Bardanzellu e Calabrò hanno rinunciato a quelli da loro stessi proposti.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

A nostro parere è necessario che in un autotreno siano fissate le caratteristiche parziali dei componenti per i seguenti motivi, fatti presenti al comitato dalla Direzione generale della motorizzazione civile:

Primo: La distribuzione del peso totale di un autotreno deve essere vincolata ad un rapporto massimo tra il peso del rimorchio e quello della motrice. Infatti la frenatura del complesso — anche nell'ipotesi teorica di simultaneità di funzionamento dei freni del rimorchio e di quelli della motrice — è sovente ottenuta mediante l'effetto di rallentamento dovuto al motore che può raggiungere valori tutt'altro che trascurabili. Specialmente nelle lunghe discese la frenatura del complesso è affidata esclusivamente al motore. Pertanto, se il rimorchio ha un peso molto maggiore di quello della motrice — e in tal senso anche l'attuale rapporto 1,3 sembra elevato — si può avere in determinate circostanze uno sbandamento della motrice per effetto della spinta che il timone del rimorchio esercita sul gancio di essa, in particolare in curva, curva in discesa, strada bombata, strada sdruciolevole, eccetera.

Secondo: Ove non si delimitassero le dimensioni massime dei veicoli componenti il treno stradale, la lunghezza totale — 18 metri — potrebbe essere suddivisa in modo arbitrario tra motrice e rimorchio, rispettando il solo limite della fascia d'ingombro. Ciò non è ammissibile da un punto di vista tecnico, perché nel caso di rimorchio lungo e motrice molto corta, quest'ultima non potrebbe reagire efficacemente all'azione di disturbo dovuta alla spinta del rimorchio durante il rallentamento. Infatti a tale azione la motrice reagisce con una coppia, data dall'aderenza delle ruote — peso aderente per il coefficiente di attrito — per l'interasse; se tale interasse è ridotto ne risulta anche ridotta la relativa reazione.

Terzo: La suddivisione arbitraria della lunghezza di 18 metri tra motrice e rimorchio non è consigliabile perché, oltretutto, aumentando il numero dei tipi e quindi delle possibili combinazioni di veicoli trattori e rimorchiati, si renderebbero necessarie le verifiche materiali dei singoli accoppiamenti, il che sicuramente arrecherebbe disturbo e perdita di tempo agli utenti. Ai fini dell'articolo 58, quarto comma, dovrebbero essere prescritti accoppiamenti singoli caso per caso.

Con queste precisazioni, non so se i colleghi che hanno presentato emendamenti nel senso di non stabilire la misura anche mas-

sima dei rimorchi, rinuncino o intendano insistere.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Bisogna aggiungere che quanto ha dichiarato il relatore onorevole Togni Giulio Bruno è il risultato di un esame tecnico fatto dal Ministero dei trasporti. Quindi pregherei i colleghi di non insistere nei loro emendamenti, che verrebbero a turbare il normale andamento e soprattutto la sicurezza di questi mezzi sulle pubbliche strade.

CIANCA. Credo che sia prima di tutto necessario sgombrare il terreno da certi concetti che potrebbero sconfinare nell'assurdo. Si afferma che, se non viene fissata con precisione quale deve essere la lunghezza dei componenti dell'autotreno, si può verificare il caso che il rimorchio risulti enormemente più pesante della trattoria o della motrice, con tutti gli inconvenienti facilmente intuibili in caso di sbandamento.

Dicevo che questo costituisce un assurdo, perché dobbiamo dare un po' di credito anche ai tecnici che costruiscono questi mezzi, in modo che essi possano rispondere a tutti i criteri di sicurezza e di stabilità, in dipendenza delle curve, dei terreni più o meno favorevoli e nelle altre diverse situazioni.

Del resto, anche se qualche tecnico si volesse sbizzarrire a fare degli accoppiamenti che non rispondano alle norme di sicurezza, un decreto del Ministro dei trasporti del 30 aprile 1946 stabilisce alcune formule tecniche che garantiscono appunto dagli inconvenienti fatti presenti dal relatore Togni, come il caso di frenata, in cui, se il rimorchio è troppo pesante, spinge avanti la motrice e la frenata risulta non regolamentare. Infatti l'articolo 8 di quel decreto stabilisce che se l'autocarro o l'autobus traina un rimorchio, a pieno carico, deve potersi arrestare nello spazio massimo dato dalla formula  $S$  (spazio) uguale velocità al quadrato diviso per 65. Se l'autotreno non risponde a questa formula, non viene ammesso all'accoppiamento e all'omologazione. E nel certificato di omologazione del rimorchio saranno contemplate tutte le caratteristiche relative alla trattoria che lo deve trainare.

Perciò le preoccupazioni dell'onorevole Togni dal punto di vista tecnico non sussistono e possiamo sgombrare il terreno dalle medesime. Del resto c'è l'emendamento dell'onorevole Camangi, il quale si preoccupa appunto della sicurezza, nel senso che la motrice non abbia una frenata troppo lunga. E in proposito vi sono le formule tecniche.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non si tratta solo della frenata. In

caso di terreno bagnato, il rimorchio può esercitare sulla motrice un effetto che può determinare uno sbandamento.

CIANCA. Questo può verificarsi in caso di curva, dove una motrice troppo lunga può determinare un eccessivo ingombro. Ma il caso della frenata è escluso per la formula indicata dai tecnici del Ministero. Quanto alla curva si può stabilire che l'accoppiamento può essere effettuato, purché nella curva non si determini una fascia d'ingombro superiore a una certa misura. L'onorevole Camangi propone metri 4,50. Mi pare che sia un limite ragionevole. Possiamo anche discutere se arrivare a metri 4,25, ma una volta fissati certi criteri che ci salvaguardano dai pericoli che sono stati enunciati, non credo che dobbiamo stabilire in maniera così rigorosa la lunghezza dei singoli componenti di un autotreno.

CAMANGI. Dopo quanto è stato detto, debbo aggiungere ben poco. Siccome l'argomento potrebbe lasciare qualche perplessità, mi sia consentito di ricapitolarlo telegraficamente. Si tratta di scegliere fra due soluzioni: se fissare o meno la lunghezza dei rimorchi. Sulla lunghezza massima dell'autotreno, mi pare che l'accordo sia totale. La discrepanza sorge solo sulla decisione se, nell'ambito dei 18 metri, debbano essere fissate anche le lunghezze parziali, cioè quelle della motrice e del rimorchio. Personalmente sostengo, ed è per questo che insisto nell'emendamento proposto, che non debbano essere fissate, ma che si debba piuttosto stabilire che gli autotreni rispondano, necessariamente, a certe determinate esigenze di sicurezza. In altri termini, a noi che cosa interessa in realtà? Che questi veicoli non ingombrino oltre certi limiti. Pertanto, ai fini della circolazione stradale, se stabiliamo che questi veicoli, pur nella varietà delle lunghezze parziali, possono raggiungere la lunghezza totale di metri 18, purché però possano iscriversi in una fascia larga metri 4,50 in una curva di raggio interno di metri 10, noi abbiamo risolto il problema.

Insisto dunque in questa soluzione, oltretutto anche per ragioni di raziocinio tecnico e di logica. Il voler fissare le due lunghezze parziali serve, evidentemente, soltanto a stabilire una norma di carattere empirico. Nessuno, infatti, mi potrà dimostrare che le lunghezze parziali, così come sono state fissate dal nuovo Codice, rispondono ad un vero criterio tecnico. E, pertanto, senza dubbio più serio, o, quanto meno, più pratico, lo stabilire che detti veicoli debbano rispondere a determinati requisiti tecnici e di sicurezza. Gli stessi costruttori se ne avvantaggerebbero.

Il relatore ha detto che, offrendo la possibilità di modificare le lunghezze parziali, si potrebbero determinare inconvenienti di natura tecnica agli effetti della frenatura, della stabilità ecc., ma questa preoccupazione viene a cadere completamente se si fa una semplice considerazione. Gli autotreni prima di entrare in circolazione debbono essere sottoposti a collaudo e pertanto, ove un costruttore presentasse un veicolo non rispondente alle richieste garanzie di sicurezza, è evidente che l'Ispettorato per la motorizzazione civile non concederebbe il nulla osta.

Per concludere, nell'emendamento da me proposto ho fissato una fascia di ingombro della larghezza di metri 4,50; tuttavia, subordinatamente, ove le Commissioni ritenessero che tale misura fosse eccessiva, potrei anche accedere all'idea di ridurla a metri quattro soltanto.

COLITTO. L'emendamento da me proposto, sul quale hanno parlato gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, è aderente alle norme stabilite dalla Convenzione di Ginevra. In tale Convenzione sono fissate le lunghezze massime delle motrici e la lunghezza massima del complesso per modo che, ove non si superi la lunghezza stabilita, può avere luogo liberamente la suddivisione della lunghezza totale fra motrice e rimorchio. Nel formulare l'emendamento ho anche tenuto presente la legge 6 agosto 1954 con la quale furono modificati alcuni articoli del vecchio Codice della strada, anche relativamente alla fascia di ingombro. Tuttavia, la formulazione cui è pervenuto il Comitato ristretto si può considerare soddisfacente e quindi accettabile.

Dichiaro pertanto di non insistere nell'emendamento, mentre vorrei pregare il Ministro di dichiarare esplicitamente che è d'accordo con il relatore, nel senso che, non essendo stata introdotta nella predetta formulazione la frase contenuta nel testo originario del nuovo Codice della strada e cioè: « compresi gli organi di attacco », si deve desumere che la lunghezza dei rimorchi è quella stabilita nella riveduta formulazione, esclusi cioè gli organi di attacco, e che la lunghezza totale dell'autotreno non deve eccedere comunque i diciotto metri.

ZAPPA. Credo che sia necessario rifare la storia di come si sia arrivati alla formulazione di un emendamento che in pratica è stato accettato dal comitato ristretto. Innanzi tutto, noi, in sede di Comitato, eravamo preoccupati, non tanto dalla riserva tecnica circa la possibilità di frenata o meno, perché confidiamo nella sicurezza del collaudo e nella

capacità degli ingegneri costruttori di mettere a punto delle macchine che diano tranquillità sul terreno anche se bagnato, quanto del fatto che la fascia di ingombro fosse o non fosse eccessiva, rapportata alla situazione delle strade italiane. Quando è stato discusso l'emendamento Camangi, che noi condividiamo in pieno per la sua formulazione e perché lasciava anche all'industria la possibilità di una evoluzione e di un miglioramento qualitativo del mezzo, i tecnici hanno messo in rilievo quello che è oggi lo stato delle strade italiane.

Cosicché a questo punto, considerato che in base ad un articolo del codice questi veicoli potranno continuare a circolare per cinque anni, abbiamo detto che se si verificherà in questo frattempo un miglioramento, come è auspicabile, delle strade in rapporto alla circolazione, l'emendamento Camangi tra cinque anni non sarà meno attuale di quanto lo sia ora, anzi potrebbe essere più attuale allora.

D'altra parte, sulla base dell'emendamento dei relatori Lombardi-Togni, abbiamo posto ai tecnici dell'Ispettorato della Motorizzazione civile un quesito: diteci se l'autotreno diviso in due parti, così come è stato indicato dai relatori, occupa una fascia d'ingombro uguale o maggiore di quella prevista nell'emendamento Camangi, nel senso che superi i metri 4 o 4,50 previsti da tale emendamento nella curva di dieci metri. E abbiamo detto che, se la risposta al quesito fosse stata affermativa, nel senso che la fascia d'ingombro sarebbe stata superiore in base all'emendamento dei relatori, tanto valeva accettare l'emendamento Camangi, perchè era assorbente di quello dei relatori. I tecnici sono venuti due giorni dopo con un grafico in base al quale potevano affermare che la fascia d'ingombro in base all'emendamento dei relatori era di metri 3,50 o 3,70. Di fronte però all'emendamento subordinato dell'onorevole Camangi, oggi ci si ripropone il problema; poiché, ammesso per acquisito che il collaudo dà garanzia di serietà e di sicurezza in ordine alla marcia dell'autotreno, e ai sistemi adottati dai costruttori, l'unico punto da esaminare è quello relativo alla fascia d'ingombro. È un punto importante, ma se la differenza tra l'una e l'altra proposta è appena di trenta centimetri e se si tiene conto del fatto che per cinque anni gli attuali automezzi possono ancora circolare e che al termine dei cinque anni sarà stato realizzato il principio che le strade devono essere adeguate alla circolazione e non viceversa, credo che l'emen-

damento Camangi nella subordinata debba essere preso in considerazione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi permetto d'intervenire con particolare decisione su questo argomento, perché non è una questione di carattere esclusivamente tecnico, limitata alle esigenze di fabbricazione o a determinate situazioni più o meno interessate; ma è un problema che riguarda la sicurezza della circolazione.

In Italia, in proporzione alla possibilità di circolazione nelle strade, abbiamo il maggior numero di mezzi pesanti e i mezzi più pesanti che esistono nel mondo. Basta fare il confronto con la situazione americana, dove le strade sono differenti dalle nostre, e il confronto con tanti altri paesi europei, dove le strade sono anche diverse dalle nostre, più larghe, con minore frequenza di mezzi, con altitudini e dislivelli minori, per constatare che le condizioni del traffico in Italia sono più gravi che altrove e che sono aggravate ancora di più dalle dimensioni e dal peso degli automezzi.

Non solo noi, che abbiamo la responsabilità oltre che politica anche umana del traffico, ma anche i nostri tecnici della motorizzazione e del ministero, cui compete la soprintendenza e la responsabilità della circolazione, hanno esaminato e discusso questo profilo. Anche nel comitato ristretto la questione è stata ampiamente dibattuta. Ora è evidente che per mettere ordine e sicurezza nella circolazione, bisognerà pur cercare di eliminare gli elementi che sono meno sicuri e meno ordinati.

Diversamente, è inutile multare il pedone che attraversa le strade, è inutile accanirsi col povero ciclista che, tornando dal lavoro, sbanda sulle strade, è inutile prendersela con le motociclette, quando poi ci lasciamo indulgere a prendere in considerazione certe esigenze di settori industriali, che non intendono subordinare la loro produzione alla legge, ma vogliono invece che la legge si adegui alla loro produzione, che la legge accolga e codifichi i loro interessi. Interessi rispettabilissimi, i quali però vanno contro l'interesse generale.

Posto anche che vi fosse un dubbio sulla opportunità, è evidente che dovremmo deciderci per la negativa anziché per l'affermativa. Né dobbiamo preoccuparci di singole situazioni marginali, che possono interessare una determinata impresa — poiché oggi praticamente c'è una sola impresa costruttrice di rimorchi che sorpassano gli 11 metri —, ma che mettono in rischio la lettera e lo spirito

della legge. Dobbiamo invece prendere delle iniziative dolorosamente limitative della libertà degli uni, per garantire la sicurezza e la libertà di tutti.

I nostri tecnici — e sapete che i tecnici della motorizzazione non sono i nemici della motorizzazione, anzi ne sono, in fondo, i tutori — sono arrivati a conclusioni nettamente negative.

Noi stessi, che abbiamo necessariamente acquisito elementi per arrivare a realizzare le migliori condizioni di convivenza sulle strade, siamo pienamente convinti di questo. E allora, è il caso di discutere per giornate intere su questo caso, che riguarda una industria unica che costruisce simili rimorchi? Vediamo di guardare al di là di quello che può essere l'interesse di un produttore o di una situazione singola, per tutelare seriamente gli interesse della circolazione.

E non è un capriccio da parte nostra. Se si insiste, si rischia non solo di andare in lungo, ma di creare qualche dissapore in mezzo a noi, perché da parte nostra c'è la convinzione che questa è la realtà e questo è l'interesse generale.

Non dimenticate un altro fatto: che ove ci fossero delle nuove esigenze particolari di rimorchi speciali da 12, 13, 14 metri, ci sarebbe il precedente articolo 10 che consentirebbe di autorizzarli.

E allora non generalizziamo quella che purtroppo dovrà essere l'eccezione e cerchiamo di fare in modo che realmente anche in questo caso il nostro indirizzo — che è il vostro — la nostra preoccupazione — che è la vostra — rispondano alle esigenze obiettive ed effettive della nostra circolazione.

SERVELLO. Ero presentatore, assieme ai colleghi del mio gruppo, di un emendamento che sostanzialmente riecheggia le ragioni espresse dagli onorevoli Camangi e Cianca.

Noi abbiamo rinunciato al nostro emendamento e rimaniamo fedeli al principio, più volte affermato in Comitato, che sugli emendamenti rinunciati non si dovesse tornare. Confermo pertanto la nostra rinuncia, e rimaniamo sulle posizioni già confermate dalla maggioranza.

BARDANZELLU. Confermo la mia rinuncia all'emendamento.

CAMANGI. Chiedo scusa all'onorevole Presidente ed agli onorevoli colleghi se dovrò rubare un altro minuto del loro tempo; ma vorrei che non rimanesse neppure il sospetto di equivoco.

Il Ministro ha parlato di un'industria, con quella franchezza che lo distingue ed ha la-

sciato capire che qui si vorrebbe difendere quella industria.

Dichiaro con la stessa franchezza che evidentemente ognuno di noi, nel proporre modifiche, ha tenuto presente qualche cosa di concreto — perché sfido chiunque a dire in coscienza il contrario — ma solo allo scopo di acquisire delle cognizioni, dei dati di fatto; e naturalmente ben lungi dall'essere spinti da altri men leciti impulsi.

Però io dico che, anche se si trattasse di un solo caso, questo non sposterebbe il problema perché, come giustamente diceva l'onorevole Ripamonti, ne potrebbero sorgere altre, di fabbriche, per risolvere anche più brillantemente il problema.

La questione che ho posta e che desidero ribadire è soltanto una questione di principio. Il fatto stesso che io abbia proposto una subordinata che sposta la fascia d'ingombro da metri 4,50 a 4, evidentemente dimostra che non ho più presente — anche se l'avessi avuto — il caso particolare, ma faccio una questione di principio di ordine tecnico. Io dico in sostanza: stabilite il limite che più vi piace; ma date una norma di carattere tecnico e non empirico nell'ambito della quale l'inventiva e la tecnica future possano trovare delle soluzioni nuove.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero rispondere al collega onorevole Camangi che le sue preoccupazioni possono essere fugate dalla constatazione che in questi anni di esperienze in fatto di circolazione di autotreni il Ministero non ha mai avuto lamentele; ciò significa che il punto di vista tecnico, al quale l'onorevole Camangi si riferisce, è stato tenuto debitamente presente. Ora, in seguito alle risultanze di tutta una serie di considerazioni e di studi approfonditi della Motorizzazione civile, pregherei di non insistere perché non c'è motivo che confermi questa preoccupazione, in quanto l'articolo 10 dà ampie garanzie per il caso di particolari autorizzazioni per rimorchi che superino il limite consentito. Per questo la motorizzazione civile ritiene di aver dato sufficienti elementi per decidere tranquillamente su questo articolo.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Camangi?

CAMANGI. Per lo meno sulla subordinata, e per questione di principio.

SCHIANO. La discussione attuale è simile a quella fatta a suo tempo in Comitato. Allora aderii alla tesi Camangi che sembrava garantisse la sicurezza pubblica pur lasciando libere le industrie di migliorare la loro produzione.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Dopo però che ci rimettemmo al giudizio dei tecnici dell'Ispettorato della Motorizzazione civile, essendo prevalso in quella sede l'interesse della pubblica incolumità, arrivammo alla formula che è stata oggi letta in questa sede dal Relatore; formula che è la sintesi delle discussioni fin qui fatte.

Ora a me pare che dopo aver sentito i tecnici sulla sicurezza della pubblica incolumità e la formulazione proposta dal Comitato dopo lunghe discussioni, non debba restare altro che mettere in votazione la formula stessa per vedere di arrivare ad una conclusione.

COLITTO. Vorrei dall'onorevole Ministro l'assicurazione che gli organi di attacco sono esclusi dalle misure riferite ai rimorchi, mentre ovviamente sono compresi nella lunghezza di 18 metri, complessiva per l'intero autotreno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo è d'accordo su questa interpretazione.

CIANCA. Ci associamo all'emendamento subordinato dell'onorevole Camangi ed alle considerazioni relative.

Noi non abbiamo alcuna proposta specifica per la fascia d'ingombro e nessuna difficoltà a fissare la fascia anche in metri 2,50 — se i tecnici lo ritengono opportuno — malgrado la famosa industria citata abbia bisogno per i suoi mezzi di una fascia, supponiamo, notevolmente superiore. Diciamo unicamente per ragioni di principio tecnico che una volta fissato un elemento di ingombro e la lunghezza massima, per gli altri requisiti, frenatura ecc., bastano le norme tecniche contenute nel Regolamento rapportate a quelle che sono le condizioni effettive delle nostre strade.

Accettiamo la fascia d'ingombro proposta dall'onorevole Camangi che è di 4 metri.

ZAPPA. Una precisazione in merito a quanto ha detto l'onorevole Servello secondo il quale il Comitato sarebbe pervenuto alla sua decisione a grande maggioranza.

Sostanzialmente ciò non è esatto, perché quando siamo arrivati sotto la presidenza del collega onorevole Mattarella a deferire ai tecnici la disamina successiva circa la fascia di ingombro, abbiamo all'unanimità precisato che, se la fascia di ingombro secondo l'emendamento del Relatore fosse stata uguale o minore di quella risultante dall'emendamento Camangi, avremmo accettato l'emendamento Camangi; per cui non c'è diversità di comportamento adesso rispetto alla fascia d'ingombro che risulta dall'emendamento del Relatore.

Altra cosa desidero aggiungere, e cioè che nessuna sollecitazione, nessuna interferenza c'è stata che possa determinare la nostra decisione in un senso piuttosto che in un altro. Se ci fosse un dubbio, saremmo d'accordo anche noi col Ministro nell'adottare una soluzione piuttosto che un'altra; ma — ripeto — ogni dubbio deve essere fugato e per l'una e per l'altra.

Confermiamo che, come fino ad oggi si sono svolti i collaudi dei rimorchi superiori agli 8-10 metri, così come sarà possibile collaudarli fino all'entrata in vigore del Codice, per cinque anni la circolazione di questi mezzi sarà ancora possibile.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non è il caso di aver troppe preoccupazioni che, dal punto di vista tecnico, non sono mai esistite; e di ciò abbiamo avuta assicurazione da parte dei tecnici della Motorizzazione civile. Né in sede di omologazione né in sede di studio — perché non è di oggi il problema degli autotreni — si è mai verificata alcuna riserva o disparità di vedute tecniche fra il Ministero dei Trasporti e le ditte che questi mezzi costruiscono.

SERVELLO. Per una precisazione di carattere personale: Primo: Non ho affermato che si sia votato all'unanimità. Secondo: non ho detto a grande maggioranza. Terzo: ho detto « a maggioranza ».

CAMANGI. Ho sempre insistito sul principio che ho ribadito qui questa mattina ed a convalida del quale ho anche presentato un emendamento subordinato proprio per evitare qualsiasi riferimento a casi particolari.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuso l'incidente e do lettura dell'emendamento Camangi:

« *Aggiungere al terzo comma dell'articolo 32 le parole:* Quali che siano comunque le lunghezze parziali della motrice e del rimorchio, gli autotreni possono raggiungere la lunghezza totale di metri 18, purché essi possano iscriversi in una fascia larga metri 4 e in una curva dal raggio interno di metri 10 ».

Faccio presente che l'emendamento non è accolto dal Governo e non è stato accolto dal Comitato.

Lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Ricordo ora, per quanto riguarda i rimanenti emendamenti, che l'onorevole Colitto ha ritirato i suoi, come pure gli onorevoli Cianca, Bardanzellu e Calabrò, mentre quello dell'onorevole Carcaterra deve ritenersi decaduto, non essendo presente il proponente.

Rimane l'emendamento al terzo comma, presentato dagli onorevoli relatori Togni Giulio Bruno e Lombardi Giovanni, e fatto proprio dal Comitato. Esso risulta così formulato.

*Al terzo comma, sostituirlo con il seguente:*

« La lunghezza dei rimorchi non deve eccedere metri 6 se ad un asse, metri 7,50 se a due assi, metri 8 se a tre o più assi; la lunghezza totale dell'autotreno non deve comunque eccedere metri 18 ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 33 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 33:

ART. 33.

*(Pesi massimi)*

« Il peso complessivo a pieno carico di un veicolo, costituito dal peso del veicolo in ordine di marcia e da quello del suo carico, non può eccedere 50 quintali per i veicoli ad un asse, 80 quintali per quelli a due assi e 100 quintali per quelli a tre o più assi.

Il peso complessivo a pieno carico di un rimorchio ad un asse non può eccedere 60 quintali.

Il peso complessivo a pieno carico di un autoveicolo, filoveicolo o rimorchio a due assi non può eccedere 100 quintali e se a tre o più assi 120 quintali.

Quando uno dei veicoli menzionati nel precedente comma sia munito di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di appoggio sulla strada non sia superiore a otto chilogrammi per centimetro quadrato e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad un metro, il peso complessivo a pieno carico del veicolo non può raggiungere 140 quintali se a due assi, 180 quintali se a tre assi e 220 quintali se a quattro o più assi. Qualora si tratti di autobus o filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani il peso complessivo a pieno carico può raggiungere 150 quintali se a due assi e 190 quintali se a tre assi.

Il peso complessivo a pieno carico di un autoarticolato o di un autosnodato può raggiungere 145 quintali e, quando concorrano le condizioni indicate nel comma quarto, può raggiungere 180 quintali se a tre assi, 280

quintali se a quattro assi e 320 quintali se a cinque o più assi.

Qualunque sia il tipo di autoveicolo, filoveicolo o rimorchio il peso massimo in corrispondenza dell'asse più caricato non può superare 80 quintali ed in corrispondenza di due assi contigui a distanza inferiore di 2 metri fra loro non può superare 145 quintali complessivamente.

Chiunque circola con un veicolo che supera i limiti di peso stabiliti dal presente articolo è punito con la ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila ».

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 1° comma; *sostituire le parole:* 80 quintali per quelli a due assi, *con le parole:* 100 quintali per quelli a due assi ».

da parte dell'onorevole Colitto:

« Al 4° comma, *sostituire le parole:* il peso complessivo a pieno carico del veicolo non può raggiungere 140 quintali se a due assi, 180 quintali se a tre assi, *con le altre:* il peso complessivo a pieno carico del veicolo non può eccedere i 150 quintali se a due assi, 190 quintali se a tre assi ».

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gelter Wondrich nonché degli onorevoli Cafiero, Ottieri:

« *Sostituire le parole:* 140 quintali se a due assi, 180 quintali se a tre assi, *con le altre:* 150 quintali se a due assi, 190 quintali se a tre assi ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *Sostituire — all'ultima riga — le parole:* 150 quintali se a due assi e 190 quintali se a tre assi, *con le altre:* 160 quintali se a due assi e 200 quintali se a tre assi ».

da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbrì, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« Al 5° comma, *sostituirlo con il seguente:*

Il limite massimo di peso a pieno carico degli autotreni, degli autoarticolati, degli au-



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

tosnodati è fissato in 32 tonnellate qualunque sia il numero degli assi ».

da parte dell'onorevole Camangi:

« *Sostituire le parole:* può raggiungere 180 quintali se a tre assi, 280 quintali se a quattro assi e 320 quintali se a cinque o più assi, *con le altre:* e nel seguente comma sesto, può raggiungere i 320 quintali ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole:* lire 50.000 a lire 200.000, *con le altre:* lire 5.000 a lire 30.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione.* Gli onorevoli Cianca ed altri hanno rinunciato al loro emendamento al primo comma. Al quarto comma mentre il Comitato ha fatto proprio il testo governativo, non ha accolto gli emendamenti Colitto e Cafiero, mentre gli onorevoli presentatori Cianca e Calabrò hanno rinunciato ai loro.

L'emendamento Colitto, non accettato, tendeva a portare ad una misura uniforme il peso massimo, consentito su ogni asse, per tutti gli autoveicoli, mentre il Codice discrimina e consente un maggior peso di 10 quintali per i filobus e gli autobus destinati a servizi pubblici su linee urbane.

L'aumento del peso massimo consentito per detti tipi di veicoli è stato giustificato dai compilatori del Codice e dal Governo con la considerazione che questi veicoli non viaggiano a forte velocità, sono soggetti a sovraccarico solo nelle ore di punta e percorrono generalmente strade i cui manufatti presentano particolari garanzie di sicurezza.

COLITTO. In seguito alle precisazioni fatte dall'onorevole Relatore, e alla nuova formulazione del quarto comma, non insisto sul mio emendamento al 4° comma.

PRESIDENTE. La Commissione ne prende atto.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione.* Al quinto comma c'è un emendamento Borghese che intende limitare sempre e comunque a 32 tonnellate il peso massimo complessivo degli autotreni, qualunque sia il numero degli assi.

Le norme del Codice invece prevedono la fissazione del peso massimo in funzione del numero degli assi dei vari tipi di automezzi. Il Governo è d'accordo, come pure la maggioranza del Comitato, per mantenere la norma del Codice.

A tutti gli altri emendamenti si è rinunciato da parte dei presentatori, mentre le proposte del Comitato sono le seguenti:

« *Al quarto comma, sostituire le parole:* non può raggiungere, *con le altre:* può raggiungere ».

« *Al sesto comma, sostituire le parole:* 80 quintali, *con le altre:* 100 quintali ».

« *All'ultimo comma aggiungere dopo le parole:* che supera, *le altre:* salvo quanto disposto all'articolo 121 ».

PRESIDENTE. Dato che gli onorevoli Cianca, Calabrò e Colitto hanno rinunciato ai loro emendamenti, mentre l'emendamento Cafiero si intende decaduto non essendo presente il presentatore, possiamo passare alla votazione.

Pongo in votazione l'emendamento del Comitato al quarto comma.

(È approvato).

Passiamo al quinto comma. Insiste l'onorevole Borghese sul suo emendamento?

BORGHESE. Dovrei insistere proprio in seguito a quanto ha detto l'onorevole Ministro pochi minuti fa. Dalla discussione è emerso che nulla vieta che si costruiscano autotreni, anziché a 5 assi, a sei o sette assi, aumentando in proporzione il loro peso tanto da arrivare anche a 40 tonnellate complessive. Di qui la necessità di porre un limite massimo, in nessun caso superabile.

Ad ogni modo rinunciamo all'emendamento.

CAMANGI. Anche noi rinunciamo all'emendamento al comma quinto.

PRESIDENTE. Si dà atto che il quinto comma non subisce emendamenti. Passiamo al sesto.

COLITTO. Poiché il Governo ha elevato a 100 quintali gli ottanta, di cui al sesto comma dell'articolo in esame, ed all'ultimo comma vedo accolto il mio emendamento, tendente a richiamare qui quanto è stabilito nell'articolo 121, anche i miei emendamenti al sesto ed all'ultimo comma non hanno più ragione di essere.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione.* Al 6° comma un emendamento del testo governativo propone di sostituire le parole « 80 quintali » con le parole: « 100 quintali ». Questo emendamento è stato fatto proprio dal Comitato.

Un emendamento compreso nella proposta di legge Colitto n. 731 è conforme all'emendamento governativo.

COLITTO. Vorrei che risultasse dal verbale che, essendosi il Governo dichiarato disposto ad elevare a 100 quintali gli 80 quintali stabiliti nel testo del decreto presidenziale, conformemente a quanto io avevo chiesto con la mia proposta di legge, il mio emendamento non ha più ragione di essere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento:

« Al 6° comma sostituire le parole: 80 quintali, con le altre: 100 quintali ».

(È approvato).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'ultimo comma di questo articolo il Comitato propone il seguente emendamento:

« Aggiungere dopo le parole: che supera, le altre: salvo quanto disposto dall'articolo 121 ».

Si tratta di una disposizione di coordinamento, suggerita dall'onorevole Colitto, con l'articolo 121, il quale autorizza un sovraccarico in casi particolari nei quali non sia possibile la determinazione del peso esatto o quando si tratti di cose che, per loro natura, sono soggette a subire durante il trasporto aumento di peso per umidità o pioggia.

COLITTO. Io ho appunto richiamato l'attenzione del Comitato ristretto sulla necessità di inserire questo emendamento nell'ultimo comma dell'articolo 33; e poiché questa inserzione il Comitato propone all'Assemblea, aderisco a questa proposta.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'onorevole Colitto, riproducendo una norma inserita nella sua proposta di legge, aveva proposto il seguente emendamento all'ultimo comma di questo articolo:

« Aggiungere dopo la parola: articolo, le altre: con una percentuale superiore al dieci per cento ».

Successivamente ha rinunciato all'emendamento.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto allo stesso comma il seguente emendamento:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 50.000 a lire 200.000, con le altre: lire 5.000 a lire 30.000 ».

Tuttavia vi hanno rinunciato.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento proposto all'ultimo comma dell'articolo 33 dal Comitato ristretto:

« Aggiungere dopo le parole: che supera, le altre: salvo quanto disposto all'articolo 121 ».

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 34 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 34:

#### ART. 34.

##### (Traino di veicoli)

« Nessun veicolo, salvo quanto è disposto nell'articolo 70, può trainare più di un veicolo.

Un autoveicolo può trainare un veicolo che non sia rimorchio soltanto se questo non è più atto a circolare per avarie o per mancanza di organi essenziali.

La solidità dell'attacco, le modalità del traino, la condotta e le cautele di guida debbono rispondere alle esigenze di sicurezza della circolazione.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano presentato il seguente emendamento all'ultimo comma di questo articolo, ma vi hanno rinunciato:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 10.000 a lire 20.000, con le altre: lire 3.000 a lire 15.000 ».

Perciò l'articolo 34 rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 35 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 35:

#### ART. 35.

##### (Dispositivi di frenatura dei veicoli a trazione animale e delle slitte)

« I veicoli a trazione animale e le slitte debbono essere muniti di un dispositivo di frenatura efficace e disposto in modo da potere essere in qualsiasi occasione facilmente e rapidamente manovrato. Il regolamento può contenere disposizioni speciali per talune categorie di veicoli a trazione animale.

Sono vietati i dispositivi di frenatura che agiscono direttamente sul manto stradale.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

All'articolo 35 gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano presentato il seguente emendamento all'ultimo comma, ma vi hanno rinunciato:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

Perciò l'articolo 35 rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 36 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 36:

#### ART. 36.

*(Dispositivi di segnalazione visiva dei veicoli a trazione animale e delle slitte)*

« I veicoli a trazione animale e le slitte debbono essere muniti di una o due luci bianche, dirette avanti, e rosse, dirette all'indietro; posteriormente debbono essere muniti di uno o due dispositivi a luce riflessa rossa.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale nel quale alcuno dei dispositivi di segnalazione visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Al primo comma il Comitato ristretto, su proposta Armani-Zappa, propone di premettere le seguenti parole:

« nei casi previsti dall'articolo 109 primo comma », cioè nelle ore notturne e in caso di nebbia.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento al 1° comma di questo articolo, di cui ha dato ora lettura il relatore.

*(È approvato).*

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'onorevole Camangi allo stesso primo comma ha proposto il seguente emendamento:

« Al 1° comma, aggiungere dopo le parole: dirette all'indietro, le altre: visibili ad almeno 50 metri di distanza ».

Ma vi ha rinunciato per rinvio al regolamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nel regolamento verrà precisato che le luci potranno essere ottenute sia da apparecchi a pila sia da lanterne, purché comunque visibili ad almeno 50 metri di distanza.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. All'ultimo comma il Comitato propone il seguente emendamento di coordinamento:

« Sostituire l'ultimo comma con il seguente:

« Chiunque circola con un veicolo a trazione animale o con una slitta, non provvisto dei dispositivi di segnalazione visiva, nei casi in cui l'uso dei medesimi è prescritto, ovvero con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento all'ultimo comma dell'articolo 36, ora letto dal relatore.

*(È approvato).*

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. A quest'ultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 37 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 37:

#### ART. 37.

*(Cerchioni alle ruote)*

« I veicoli a trazione animale, di peso complessivo a pieno carico sino a 60 quintali, possono essere muniti di cerchioni metallici, sempreché tale peso espresso in chilogrammi, non superi centocinquanta volte la somma delle larghezze dei cerchioni, espressa in centimetri. In ogni altro caso i veicoli debbono essere muniti di ruote gommate.

La larghezza di ciascun cerchione non può mai essere inferiore a 50 millimetri: deve essere misurata sul piano tangente secondo la sezione retta parallela all'asse della ruota, escludendo l'arrotondamento degli spigoli in quanto esso superi 5 millimetri per parte.

La superficie di rotolamento dei cerchioni deve essere cilindrica senza spigoli, sporgenze o discontinuità.

È vietato fissare i cerchioni ai quarti o gavelli delle ruote con chiodi a testa sporgente dalla superficie del cerchio.

II LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non rispondente ai requisiti stabiliti dal presente articolo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'articolo 37 gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 10.000 a lire 40.000, con le altre: lire 3.000 a lire 25.000* ».

PRESIDENTE. L'articolo 37 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 38 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 38:

ART. 38.

(*Accertamento dei requisiti dei veicoli a trazione animale e revisioni periodiche*)

« I Comuni:

a) accertano la larghezza dei cerchi e determinano il peso complessivo a pieno carico consentito per ogni veicolo a trazione animale e destinato a trasporto di cose;

b) accertano le condizioni di sicurezza dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico per il trasporto di persone;

c) possono effettuare, previa deliberazione del Consiglio, revisioni annuali dei veicoli previsti nella lettera b), e, ad intervalli non minori di cinque anni, revisioni degli altri veicoli a trazione animale o di singole categorie di essi.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale che non sia stato sottoposto a revisione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

All'ultimo comma dell'articolo 38 gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto il seguente emendamento al quale hanno rinunciato:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000* ».

L'articolo 38 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 39 del

nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 39:

ART. 39.

(*Targhe di veicoli a trazione animale*)

« I veicoli a trazione animale debbono recare una targa conforme al modello stabilito dal Ministero dei lavori pubblici e contenente la indicazione del proprietario, del Comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, del peso complessivo a pieno carico consentito, nonché della larghezza dei cerchi ».

La targa deve essere rinnovata solo quando occorra modificare alcuna delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non siano più chiaramente leggibili.

La fabbricazione e la vendita delle targhe dei veicoli a trazione animale possono essere riservate allo Stato con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro per il tesoro. In caso di riserva, il Ministro per i lavori pubblici può affidarle in concessione.

I veicoli a trazione animale sono immatricolati in apposito registro del Comune di residenza del proprietario.

I Comuni possono stabilire con deliberazione del Consiglio speciali disposizioni per le targhe dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico per il trasporto di persone e dei veicoli a braccia.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non munito di targa, o munito di targa non propria del veicolo o non conforme al modello è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma secondo del presente articolo ovvero quelle adottate ai sensi del comma quinto, è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Qualora la fabbricazione e la vendita delle targhe siano state riservate allo Stato, chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per i veicoli a trazione animale, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila, salvo che il fatto costituisca più grave reato ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato ristretto propone di sostituire questo articolo col seguente:

« I veicoli a trazione animale debbono essere muniti di una targa contenente la indi-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

cazione del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, del peso complessivo a pieno carico consentito, nonché della larghezza dei cerchi.

La targa deve essere rinnovata solo quando occorra modificare alcuna delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non siano più chiaramente leggibili.

La fornitura delle targhe è riservata al Ministero dei lavori pubblici che le distribuisce tramite i comuni, i quali le consegnano agli interessati complete delle indicazioni stabilite dal comma primo. Per tale servizio l'interessato corrisponderà al Comune la somma di lire cento.

I veicoli a trazione animale sono immatricolati in apposito registro del Comune di residenza del proprietario.

I Comuni possono stabilire con deliberazione del Consiglio comunale speciali disposizioni per le targhe dei veicoli a trazione animale in servizio pubblico per il trasporto di persone.

Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non munito della targa prescritta è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque viola le disposizioni del comma secondo ovvero quelle adottate ai sensi del comma quinto, è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per veicoli a trazione animale, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila, salvo che il fatto costituisca più grave reato ».

A questo articolo erano stati proposti i seguenti emendamenti, tutti ritirati dai presentatori per adesione al testo del Comitato.

*Al primo comma:*

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi:

*Sostituire le parole:* targa conforme al modello stabilito, *con le altre:* targa conforme alle caratteristiche stabilite ».

*« Aggiungere dopo le parole:* contenente la indicazione, *le altre:* con carattere a rilievo od a punzone ».

*Al terzo comma:*

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi:

*« Sopprimerlo ».*

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi:

*« Aggiungere alle parole:* affidarle in concessione, *le altre:* soltanto alle Province e ai Comuni ».

*Al quinto comma:*

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi:

*« Sopprimere le ultime parole:* e dei veicoli a braccia ».

*Al sesto comma:*

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi:

*« Sostituire le parole:* al modello, *con le altre:* alle caratteristiche ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi:

*« Sostituire le parole:* lire 5.000 a lire 20.000, *con le altre:* lire 2.000 a lire 10.000 ».

*Al settimo comma:*

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi:

*« Sostituire le parole:* lire 4.000 a lire 10.000, *con le altre:* lire 1.500 a lire 6.000 ».

*All'ultimo comma:*

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi:

*« Sopprimerlo ».*

Metto in votazione l'articolo 39 nel testo sostitutivo proposto dal Comitato ristretto, testé letto dal relatore.

*(È approvato).*

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 40 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 40:

ART. 40.

*(Dispositivi di frenatura e dispositivi di segnalazione acustica e visiva dei velocipedi)*

« I velocipedi debbono essere muniti:

a) per la frenatura: di due dispositivi indipendenti ad azione pronta ed efficace che

agiscano l'uno sulla ruota anteriore e l'altro sulla ruota posteriore;

b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;

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

Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive.

Chiunque circola con un velocipede nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al primo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano presentato il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« Al 1° comma, lettera c), sopprimere le parole: Inoltre i pedali debbono essere muniti di dispositivo a luce riflessa gialla ».

CIANCA. Vi ho rinunciato dietro assicurazione che durante il giorno non è obbligatorio quanto previsto dalla lettera c) e che il chiarimento sarà demandato al regolamento.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'onorevole Cianca, a nome anche degli altri presentatori Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, ha rinunciato anche al seguente emendamento proposto all'ultimo comma dell'articolo:

« Sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

L'onorevole Calabrò, a nome anche degli altri presentatori De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, ha rinunciato al seguente emendamento da lui proposto all'ultimo comma dell'articolo:

« Sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 2.000 a lire 6.000 ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'emendamento Camangi all'articolo 50, relativo ai pneumatici e alle sospensioni, se sarà

accolto dovrà essere spostato in questo articolo per coordinamento.

AMADEI. Nel secondo comma è detto che le disposizioni previste nelle lettere b) e c) non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante le competizioni sportive. Questa norma dovrebbe essere estesa anche alle prove di preparazione, oltre che alle competizioni sportive vere e proprie.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Tra le competizioni sportive possono essere compresi anche gli allenamenti, quando siano fatti in forma ufficiale, non quando ciascun corridore va per conto proprio.

AMADEI. Ma i corridori si allenano per conto loro e non è possibile introdurre in una bicicletta da corsa certi strumenti. Per esempio, se si applicasse la dinamo ai tubolari, dopo dieci chilometri il tubolare si romperebbe.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si può precisare nel regolamento.

AMADEI. Io credo che bisognerebbe farne oggetto di una norma della legge. Si potrebbe dire: « Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) non si applicano ai velocipedi quando sono usati nelle competizioni sportive o in corse di preparazione, sempre che queste ultime si effettuino durante le ore diurne e che il ciclista sia in possesso di tessera da corridore ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per competizioni sportive s'intendono sia le corse vere e proprie, sia codesti allenamenti. Comunque inseriremo la formula da lei proposta nel regolamento.

CIANCA. Poiché inserire nel regolamento una norma che lascia adito a dubbi è come non metterla, sono costretto a riproporre l'emendamento. Le biciclette debbono avere i dispositivi di luce quando circolano di notte, di giorno essi non sono necessari.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione (Giustizia)*. A mio avviso, la questione è molto importante e non tanto dal punto di vista sportivo, quanto da quello di carattere generale. Ritengo tuttavia che essa sia risolta da ciò che è disposto dal primo comma dell'articolo 109 del nuovo Codice della strada circa l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli, obbligatorio in determinate ore. Purché, naturalmente, resti stabilito che il disposto del citato articolo 109 vale anche per l'articolo 40. Se mi si conferma questo, mi dichiaro soddisfatto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vale senz'altro anche per l'articolo 40.

SERVELLO. Sono contrario alla impostazione che si vorrebbe dare al problema dei dispositivi di segnalazione da applicare ai velocipedi, nel senso che solo quelli che circolano la notte dovrebbero esserne muniti. Sono invece d'accordo sulla eccezione da fare per i velocipedi usati durante le competizioni sportive.

DEGLI ESPOSTI. Ritengo che i velocipedi che circolano durante il giorno non debbano, necessariamente, essere dotati di fanalino anteriore e posteriore. Penso, comunque, che non si debba modificare il testo in tal senso; se mai una precisazione in merito potrebbe essere inserita nel regolamento. Altrimenti dovremmo riaprire la discussione.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I velocipedi che circolano di giorno potrebbero anche essere dispensati dalla dotazione dei dispositivi di segnalazione; vi sono, però, delle zone nelle quali spesso c'è nebbia, per la qual cosa l'equipaggiamento richiesto offre una certa garanzia di sicurezza.

BENSI. A mio parere occorre stabilire una forma tassativa sia per il giorno che per la notte. Possono sempre manifestarsi delle condizioni particolari, per cui, obiettivamente, si rende necessario un minimo di garanzia per la circolazione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Credo che sia il caso di richiamarsi ad una legge approvata nella precedente legislatura, riguardante appunto la circolazione, legge che ha finito poi col non avere applicazione perché non fu dato corso al regolamento, dato che, contemporaneamente, era stata iniziata la elaborazione del testo del nuovo Codice della strada, che avrebbe assorbito anche le norme della predetta legge. Orbene, una di queste norme stabiliva la dotazione permanente, per i velocipedi, dei dispositivi di segnalazione acustica e visiva. Mi do carico di quanto è stato detto dall'onorevole Amadei e, nonostante non sia stato presentato alcun emendamento al riguardo, penso che disposizioni del genere potranno essere inserite nel regolamento.

DEGLI ESPOSTI. Solo per i corridori o anche per gli altri?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Solo per i corridori. L'onorevole Amadei ha detto che siccome l'articolo 40 prevede l'esonero dalle disposizioni delle lettere *b)* e *e)* per i velocipedi quando siano usati durante le competizioni sportive, questo esonero vale anche quando si tratta di semplici allenamenti.

Per quanto riguarda le segnalazioni luminose, potrei rilevare che non vedo quale difficoltà ci possa essere da parte di un ciclista in allenamento a portare una pila elettrica. Comunque, sempre per quanto riguarda gli allenamenti nelle ore diurne, provvederemo nel regolamento.

DEGLI ESPOSTI. Ricordo che avevamo proposto di eliminare il fosforescente ai pedali. Ci fu risposto che la proposta non era accettabile, ma che si sarebbe acceduto alla proposta di inserire nel regolamento una disposizione per cui gli strumenti di segnalazione visiva dovevano essere obbligatori in atto soltanto nelle ore notturne. Prevalse questo punto di vista, perché si osservò che nelle campagne la maggioranza delle famiglie contadine ha tre o quattro biciclette, che sono dei veri cassoni e che servono durante il giorno, mentre la sera si adopera una bicicletta migliore. Debbo dedurre che quando si disse di rimandare il chiarimento al regolamento, equivaleva a dire di non volere affrontare il problema e di voler nascondere così una posizione negativa.

MARCONI. Mi pare che questa osservazione sia dettata dal desiderio di sollevare la povera gente dall'onere della spesa per questi mezzi visivi. Ma tale sentimento va a risolversi proprio in danno di questa povera gente; perché se i dispositivi non ci sono di giorno, fatalmente non ci saranno neppure di notte e, se di notte mancano i segnali, il ciclista mette in pericolo non solo l'investito, ma anche se stesso.

BENSI. Mi rendo conto dei pericoli, quindi vorrei vedere se non fosse possibile trovare una formula di compromesso, per cui, come minimo, le biciclette dovrebbero essere dotate di un segnale anteriore e di uno posteriore anche nelle ore diurne.

CAMANGI. A mio avviso è assolutamente necessario essere rigorosi su questo punto. Qui stiamo facendo il codice della strada per garantire nel modo migliore possibile la sicurezza e l'incolumità pubblica. Ora tutti sappiamo che uno dei motivi di maggior pericolo sulle strade sono proprio i velocipedi. D'altra parte è chiaro che questo settore è il più indisciplinato per sua natura e il meno controllabile per il gran numero.

Ricordo che nella passata legislatura fu emanata una legge, che poi non ebbe corso perché il Ministero ritenne di soprassedere, ciò che sarebbe molto discutibile. Durante la discussione di quella legge si disse da parte di qualcuno che non si poteva obbligare i ciclisti a fare una spesa che per loro sarebbe

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

stata sensibile. Ma fu risposto che era una spesa benedetta, perché serviva proprio alla loro incolumità. E chi guida una macchina lo sa. Quindi non vedo perché si debba fare una distinzione tra ciclisti che circolano di notte e ciclisti che circolano di giorno. L'unico sistema efficace è quello di prescrivere che i dispositivi di visibilità ci siano in ogni caso.

TERRAGNI. Io posso ammettere una eccezione per le biciclette da corsa, ma il regolamento deve contenere una specifica illustrazione delle caratteristiche che tali biciclette debbono avere. Circa i famosi « cassoni », il pericolo più grave per noi guidatori di macchine è rappresentato proprio da essi, allorché improvvisamente emergono dinanzi a noi, durante la notte. Quindi ogni veicolo deve essere corredato di tutti gli apparecchi di visibilità che la legge prescrive per ciascuno.

LOMBARDI RUGGERO. Chi ha guidato automezzi lungo le strade percorse in gran numero da velocipedi, sa perfettamente cosa significhi incontrare o seguire biciclette senza segnali. Sono mezzi che si scorgono all'ultimo momento e, l'automobilista ammesso che riesca ad evitare l'investimento, subisce, come minimo, un trauma psichico. Casi del genere sono frequentissimi. Ora, se uno degli scopi che prefiggiamo è quello di salvaguardare la vita degli utenti della strada, non lo si raggiunge di certo consentendo ai velocipedi di circolare, sia pure in determinate ore, privi dei dispositivi di segnalazione.

CIANCA. Quando in sede di Comitato ristretto fu discusso l'emendamento soppressivo da me proposto, fu prospettata la inopportunità dello stesso poiché trattavasi di materia di regolamento. In conseguenza, noi, aderendo a tale tesi, ritirammo l'emendamento. Oggi sento che viene fatto riferimento ad una legge, che tuttavia non ha avuto applicazione, per imporre ai velocipedi dei dispositivi di segnalazione visiva senza alcuna discriminazione. Comunque, la legge cui è stato fatto riferimento, stabiliva soltanto il dispositivo di luce riflessa rossa, cioè il catarifrangente e non già la luce bianca o gialla anteriormente, la luce rossa posteriormente e la luce riflessa gialla per i pedali.

Noi insistiamo, pertanto, nel volere che venga stabilito che, almeno di giorno, i velocipedi possono circolare anche se privi dei dispositivi di segnalazione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Terremo di ciò il massimo, possibile conto nel regolamento.

CIANCA. Va bene.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'emendamento proposto dall'onorevole Camangi all'articolo 50, relativo all'obbligo per i velocipedi di essere muniti di pneumatici, dovrebbe essere introdotto nell'articolo 40 che riguarda appunto l'equipaggiamento dei velocipedi.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che sarà provveduto in sede di coordinamento.

(Così rimane stabilito).

All'articolo 41 non sono stati proposti emendamenti.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 42 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 42:

ART. 42.

(Dispositivi di frenatura degli autoveicoli e dei filoveicoli)

« Gli autoveicoli e i filoveicoli debbono essere muniti:

a) di un dispositivo di frenatura di servizio che, agendo su tutte le ruote, permetta di regolarne la marcia e di arrestarli in modo rapido ed efficace, quali che siano le condizioni del carico e la pendenza della strada;

b) di un dispositivo di frenatura di soccorso che consenta l'arresto in uno spazio ragionevole nel caso di insufficienza del dispositivo di frenatura di servizio;

c) di un dispositivo di frenatura di stazionamento che li mantenga bloccati anche in assenza del conducente e su strada in pendenza.

Negli autotreni il cui rimorchio sia destinato al trasporto di persone, negli autotreni e negli autoarticolati il cui rimorchio o semirimorchio sia di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e negli autosnodati il dispositivo di frenatura di servizio deve essere continuo e automatico.

Chiunque circola con un autoveicolo o un filoveicolo nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Poiché l'onorevole Cianca ha rinunciato, a nome anche degli altri presentatori, in sede di Comitato ristretto, all'emendamento tendente a sostituire, nell'ultimo comma, le parole « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre « lire 3.000 a lire 15.000 », la formulazione dell'articolo rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.



III LEGISLATURA. — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 43 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 43:

ART. 43.

*(Dispositivi di frenatura dei rimorchi)*

« I rimorchi di peso complessivo a pieno carico superiore a 750 chilogrammi e quelli che, pur non eccedendo detto peso, superino la metà del peso a vuoto del veicolo trattore, debbono essere muniti di un dispositivo di frenatura di servizio che agisca su tutte le ruote.

I rimorchi trainati da autovetture o da autoveicoli per trasporto promiscuo debbono essere muniti di un dispositivo di frenatura di servizio.

I rimorchi debbono essere muniti di un dispositivo di frenatura di stazionamento che li mantenga bloccati anche su strada in pendenza.

Nei rimorchi destinati al trasporto di persone e nei rimorchi e semirimorchi di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali il dispositivo di frenatura di servizio deve essere continuo e automatico tale da assicurarne l'arresto in caso di rottura dell'attacco.

Chiunque circola con un rimorchio nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

Poiché l'onorevole Cianca ha rinunciato, a nome anche degli altri presentatori, in sede di Comitato ristretto, all'emendamento tendente a sostituire, nell'ultimo comma, le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 2.000 a lire 10.000 », la formulazione dell'articolo rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 44 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 44:

ART. 44.

*(Dispositivi di frenatura dei veicoli e dei ciclomotori)*

« I motoveicoli e i ciclomotori con due ruote debbono essere muniti di due dispositivi di frenatura indipendenti che agiscano uno sulla ruota anteriore e l'altro sulla ruota posteriore.

Nei motoveicoli con tre ruote, ottenuti aggiungendo un elemento laterale ad un moto-

ciclo, sono sufficienti i dispositivi di frenatura di quest'ultimo.

Tutti gli altri motoveicoli e i ciclomotori con tre ruote debbono essere muniti di due dispositivi di frenatura indipendenti tali da consentire nel complesso la frenatura di tutte le ruote.

I dispositivi di frenatura debbono permettere di arrestare il veicolo in modo rapido ed efficace.

I veicoli indicati nel comma terzo debbono essere muniti di un dispositivo di frenatura di stazionamento che li mantenga bloccati anche in assenza del conducente e su strada in pendenza.

Chiunque circola con un motoveicolo o un ciclomotore nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

Il Comitato ristretto ha proposto di sostituire nel titolo la parola « veicoli », con l'altra « motoveicoli ».

Pongo in votazione tale emendamento.

*(È approvato).*

L'onorevole Cianca, a nome anche degli altri presentatori, ha rinunciato, in sede di Comitato ristretto, all'emendamento tendente a sostituire, all'ultimo comma, le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 1.500 a lire 10.000 ».

Pertanto la formulazione dell'articolo, salvo per quanto riguarda la modifica apporata al titolo, rimane quella del testo originario del nuovo Codice della strada.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 45 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 45:

ART. 45.

*(Dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione)*

« Gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori e i filoveicoli debbono essere muniti anteriormente di luci di posizione bianche o gialle; posteriormente di luci di posizione rosse; i rimorchi debbono essere muniti anteriormente di dispositivi a luce riflessa bianca e posteriormente di luci di posizione rosse.

Detti veicoli debbono altresì essere muniti posteriormente di dispositivi a luce riflessa rossa.

Gli autoveicoli, i motoveicoli e i filoveicoli debbono essere muniti di proiettori emit-

tenti fasci di luce bianca o gialla oppure bianca e gialla idonei ad assicurare l'illuminazione a grande portata della strada, con eliminazione dell'abbagliamento in fase di incrocio. È consentita l'applicazione di proiettori fendinebbia a luce anabbagliante e di proiettori per la retromarcia a luce bianca anabbagliante.

I ciclomotori debbono essere muniti soltanto di proiettori a luce anabbagliante.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi debbono essere muniti di luci di arresto rosse, visibili da tergo che si accendono quando il conducente aziona il comando del dispositivo di frenatura di servizio.

Gli autoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendi e le autoambulanze possono essere muniti di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu.

Gli autoveicoli, i filoveicoli, i rimorchi, i veicoli su rotaie che circolano in sede promiscua e i motoveicoli, esclusi quelli asimmetrici e i motocicli, debbono essere muniti di indicatori di direzione; tali indicatori debbono emettere luce lampeggiante bianca in avanti e arancione lateralmente e all'indietro.

Gli autoveicoli che hanno dimensioni eccezionali debbono essere muniti anteriormente di luci di ingombro bianche e posteriormente di luci di ingombro rosse; i rimorchi che hanno dimensioni eccezionali debbono essere muniti posteriormente di luci di ingombro rosse.

I rimorchi debbono essere muniti di dispositivi laterali a luce riflessa arancione.

La targa posteriore di riconoscimento deve essere illuminata con luce bianca.

Chiunque circola con un veicolo mancante di alcuno dei prescritti dispositivi di segnalazione visiva o di illuminazione o nel quale alcuno dei dispositivi di cui il veicolo medesimo è munito non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

A tale articolo sono stati proposti tre emendamenti.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'onorevole Camangi ha proposto di aggiungere, alla fine del primo comma, il seguente periodo: « Le dette luci di posizione, anteriori o posteriori, debbono essere visibili alla distanza di almeno 50 metri ».

Gli onorevoli Calabrò ed altri hanno proposto di sostituire, al terzo comma, le parole

« bianca o gialla oppure bianca e gialla », con le altre « bicromatica bianca-gialla ».

Gli onorevoli Cianca ed altri hanno proposto di sostituire, all'ultimo comma, le parole « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre « lire 1.500 a lire 10.000 ».

Agli ultimi due di tali emendamenti i proponenti hanno rinunciato in sede di Comitato ristretto. Per l'emendamento Camangi si è deciso il rinvio al regolamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Una norma da inserire nel regolamento stabilirà a quale distanza debbono essere visibili le luci di posizione, distanza che non può essere inferiore a 150 metri, in conformità all'allegato 6 della Convenzione di Ginevra.

SERVELO. La rinuncia all'emendamento Calabrò è avvenuta in seguito all'impegno assunto dal Ministro Angelini di provvedere, in sede di regolamento, in ordine ai tre punti relativi alla luce bianca o gialla oppure bianca e gialla, a stabilire norme per la omologazione dei dispositivi di illuminazione ed il loro uso, norme atte a rendere meno frequenti i casi di abbagliamento.

PRESIDENTE. L'articolo 45 del nuovo codice stradale rimane pertanto immutato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 46 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 46.

#### ART. 46.

##### *(Dispositivi di segnalazione acustica)*

« Gli autoveicoli, i filoveicoli, i motoveicoli e i ciclomotori debbono essere muniti di un dispositivo di segnalazione acustica.

Gli autoveicoli adibiti ad autoservizi pubblici di linea che percorrono le strade indicate nel primo comma dell'articolo 108 debbono essere muniti di un dispositivo di segnalazione acustica speciale.

Gli autoveicoli e i motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendi nonché le autoambulanze possono essere muniti di un dispositivo supplementare di allarme.

Chiunque circola con un veicolo mancante di alcuno dei prescritti dispositivi di segnalazione acustica o nel quale alcuno dei dispositivi di cui il veicolo medesimo è munito non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Comunico che da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi,

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Giorgi è stato presentato il seguente emendamento.

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000* ».

CIANCA, Rinuncio all'emendamento, a nome anche degli altri proponenti.

PRESIDENTE. Si dà atto della rinuncia. L'articolo 46 del nuovo codice stradale, pertanto, rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 47 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 47:

ART. 47.

*(Dispositivi silenziatori, per la retromarcia e per il fermo)*

« Gli autoveicoli, i motoveicoli e i ciclomotori debbono essere muniti di un dispositivo idoneo a ridurre il rumore emesso dal motore.

Gli autoveicoli e i motoveicoli di peso a vuoto superiore a 350 chilogrammi, nonché i filoveicoli debbono essere muniti di un dispositivo per la retromarcia.

Gli autoveicoli, i filoveicoli e rimorchi di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali debbono avere in dotazione cunei che impediscano il movimento del veicolo quando venga meno l'azione dei dispositivi di frenatura.

Chiunque circola con un veicolo nel quale il dispositivo silenziatore manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque circola con uno dei veicoli indicati nei commi secondo e terzo, mancante del dispositivo per la retromarcia o non dotato di cunei è punito con la ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Comunico che da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi è stato presentato il seguente emendamento:

« *Al 4° comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000* ».

CIANCA. Rinuncio all'emendamento, a nome anche degli altri presentatori.

PRESIDENTE. Si dà atto. L'articolo 47, pertanto, rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 48 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 48:

ART. 48.

*(Visibilità)*

« Gli autoveicoli, i filoveicoli, nonché i motoveicoli esclusi i motocicli debbono essere costruiti in modo che il campo di visibilità del conducente sia tale che questi possa guidare con sicurezza. Inoltre debbono essere muniti di un dispositivo retrovisivo che consenta la visibilità della strada a tergo.

Tutti i vetri montati sugli autoveicoli, filoveicoli e motoveicoli debbono essere costituiti di sostanze inalterabili, perfettamente trasparenti, tali da non deformare gli oggetti visti in trasparenza e non suscettibili di produrre schegge taglienti in caso di rottura. I vetri impiegati per i parabrezza debbono inoltre essere in grado di assicurare la visibilità, sia pure limitata, in caso di incrinatura.

Gli autoveicoli, i filoveicoli e i motoveicoli con cabina chiusa debbono essere muniti di un dispositivo tergicristallo che assicuri la trasparenza del parabrezza in caso di pioggia o neve.

Chiunque circola con un veicolo non avente il campo di visibilità indicato nel primo comma ovvero non munito di dispositivo tergicristallo è punito con la ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

La stessa pena si applica al conducente che circola con un veicolo nel quale i vetri o il dispositivo retrovisivo manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento ».

Comunico che è stato presentato da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi il seguente emendamento:

« *Al 4° comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000* ».

CIANCA. Rinuncio all'emendamento, a nome anche degli altri proponenti.

PRESIDENTE. Si dà atto. L'articolo 48, del nuovo codice stradale, rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 49 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 49:

ART. 49.

*(Dispositivi per la percezione di segnalazioni)*

« I filoveicoli e gli autoveicoli che da soli o con rimorchio superino la lunghezza di 10

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

metri debbono essere muniti di un dispositivo atto ad agevolare la percezione delle segnalazioni fatte dai conducenti dei veicoli che intendono sorpassarli.

Sono esenti dall'obbligo di detto dispositivo gli autobus e i filobus che effettuano servizio di linea solo nei centri abitati.

Chiunque circola con un veicolo nel quale il dispositivo per la percezione di segnalazioni manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, nonché dell'onorevole Colitto, degli onorevoli Cafiero, Ottieri e infine degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi.

« *Sopprimere l'articolo* ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000* ».

SERVELLO. Il mio Gruppo rinuncia all'emendamento soppressivo dell'articolo.

CIANCA. Anche noi rinunciamo agli emendamenti.

COLITTO. Invito il Governo ad includere, nelle norme transitorie, la norma che il dispositivo per la percezione delle segnalazioni sarà obbligatorio solo quando la tecnica costruttiva degli apparecchi ne garantirà il funzionamento e quando sarà unificata la gamma delle segnalazioni acustiche.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Questo è evidente; ad ogni modo si terrà conto della richiesta dell'onorevole Colitto.

TERRAGNI. Invito l'onorevole Ministro, a far sì, in sede di regolamento, che questi dispositivi atti ad agevolare la percezione delle segnalazioni fatte dai conducenti dei veicoli che intendono sorpassare, siano posti in modo da non permettere disinnesti. Mi risulta infatti che dispositivi del genere esistono già, ma i guidatori li disinnestano — rendendoli praticamente inutili — per non

essere disturbati dalle troppo frequenti segnalazioni.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Sono certo che il Governo terrà presenti le segnalazioni dell'onorevole Colitto e dell'onorevole Terragni all'atto della omologazione dei tipi di dispositivi previsti dalla norma in esame, ai fini di non concedere alcuna omologazione in mancanza di adeguate garanzie per il raggiungimento di fatto dei risultati che la norma stessa intende raggiungere.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo prende debita nota delle due richieste.

PRESIDENTE. Essendo stati ritirati gli emendamenti, l'articolo 49 del nuovo codice stradale rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 50 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 50:

#### ART. 50.

(*Pneumatici e sospensioni*)

« Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti.

Detti veicoli debbono essere muniti di idonei organi di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circola con un veicolo nel quale i pneumatici o sistemi equivalenti manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal regolamento, ovvero circola con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

da parte dell'onorevole Camangi:

« *Al 1° comma, aggiungere dopo le parole: dei ciclomotori, le altre: dei velocipedi* ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000* ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'emendamento Camangi è stato fatto proprio dal Comitato. Dal canto loro gli onorevoli Cianca ed altri hanno rinunciato all'emendamento all'ultimo comma.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento Camangi, fatto proprio dal Comitato.

(È approvato).

(La seduta, sospesa alle ore 13,30, è ripresa alle ore 17).

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 51 del nuovo Codice stradale.

Do lettura dell'articolo 51:

ART. 51.

(Posto di guida)

« Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 40 quintali debbono avere il posto di guida a destra.

Chiunque circola con uno degli autoveicoli indicati nel precedente comma non avente il posto di guida a destra è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

Anzitutto vi è l'emendamento governativo, di cui al punto 3° dell'articolo unico del disegno di legge n. 742 tendente a sostituire il primo comma dell'articolo 51 con il seguente:

« Gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 70 quintali debbono avere il posto di guida a destra ».

Il Comitato ristretto ha fatto proprio il testo del Governo; due emendamenti sono invece stati presentati, rispettivamente, dall'onorevole Colitto, e dagli onorevoli Cianca ed altri.

COLITTO. Col mio emendamento ho chiesto la soppressione della norma, rilevando che all'estero esiste la più ampia libertà di costruzione. Si costruiscono autoveicoli sia con guida a destra, che con guida a sinistra e non si può non tener conto in Italia di quello che si fa all'estero. L'industria automobilistica italiana è interessata alla esportazione e, quindi, deve essere lasciata libera di costruire, così come si fa all'estero e come dall'estero può essere richiesto.

Sembra, anzi, che all'estero si sia imposta la guida a sinistra, cosicché la parte della nostra produzione destinata all'esportazione deve essere diversamente impostata, con ag-

gravio di costo. Ciò è particolarmente da considerare al momento in cui il mercato comune europeo entrerà in attuazione.

Il Comitato non ha ritenuto di accogliere il mio emendamento soppressivo. Ha ritenuto, però, di limitare l'obbligo della guida a destra agli autoveicoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 70 quintali, limite già oggi vigente senza apprezzabili inconvenienti costruttivi. Quindi, il mio emendamento viene ad essere parzialmente accolto e perciò non insisto nella richiesta di soppressione dell'articolo.

ALESSANDRINI. I *camions* in servizio internazionale di provenienza estera hanno comunque diritto di circolazione?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sì.

PRESIDENTE. Poiché anche l'onorevole Cianca a nome anche degli altri proponenti ha rinunciato al suo emendamento, pongo in votazione il punto 3° del disegno di legge n. 742 di cui ho dato dianzi lettura.

(È approvato).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Faccio presente che, per ragioni di coordinamento, al secondo comma dell'articolo 52 del nuovo Codice stradale, le parole: « in conformità dell'articolo 54 » devono essere sostituite con le parole: « in conformità dell'articolo 53 ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal relatore Togni.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 53 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 53:

ART. 53.

(Omologazione del tipo)

« Gli autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e rimorchi prodotti in serie in Italia sono soggetti ad omologazione del tipo. Questa ha luogo in seguito all'esame del medesimo da parte del Ministero dei trasporti, il quale ne accerta la corrispondenza alle caratteristiche di legge e rilascia alla fabbrica costruttrice un certificato che contiene la sommaria descrizione di tutti gli elementi che caratterizzano il veicolo.

La fabbrica costruttrice di veicoli di tipo omologato rilascia all'acquirente una formale dichiarazione, attestante che il veicolo è conforme al tipo omologato in tutte le sue parti e redatta su modello fornito dal Ministero dei trasporti. Di tale dichiarazione la fabbrica

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

che la rilascia assume piena responsabilità civile e penale.

Il Ministero dei trasporti ha facoltà di sottoporre in qualsiasi momento ad accertamenti di controllo i veicoli di tipo omologato in circolazione non soggetti all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 54.

Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno stabiliti i documenti da produrre a corredo della domanda di omologazione e le modalità di esecuzione dell'esame del tipo degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori e dei rimorchi ».

All'articolo 53, il Comitato propone di aggiungere, dopo il primo comma, il seguente:

« Per i ciclomotori costituiti da un normale velocipede e da un motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cmc. l'omologazione è limitata al solo motore ».

Pongo in votazione l'emendamento.

(E approvato).

Pertanto il Comitato propone di aggiungere, al secondo comma, dopo le parole: « la fabbrica costruttrice dei veicoli », le parole: « o motori », e dopo le parole: « attestanti che il veicolo », le parole: « o il motore ». Poiché non vi sono osservazioni, e l'onorevole Armani ha rinunciato al suo emendamento, pongo in votazione gli emendamenti di cui ho dato testé lettura.

(Sono approvati).

All'articolo 54 non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 55 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 55:

ART. 55.

(Revisioni)

« Il Ministro per i trasporti con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, può disporre a periodi non minori di cinque anni, la revisione generale o parziale delle autovetture e delle motocarrozze ad uso privato nonché dei motocicli, al fine di accertare se sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità del veicolo.

Gli autoveicoli e i motoveicoli non compresi nel precedente comma, quelli per il trasporto di persone da locare o da noleggiare e i rimorchi debbono essere sottoposti ogni anno a visita e prova di revisione.

Gli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori sono sottoposti a revisione singola quando si abbia motivo di ritenere che non rispondano più ai requisiti di silenziosità prescritti.

Gli Ispettorati della motorizzazione civile possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.

Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla revisione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione ed è inviata all'Ispettorato presso il quale l'interessato intende effettuare la revisione; è restituita, se del caso, dopo l'adempimento della prescrizione omessa ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano presentato il seguente emendamento, a cui però hanno rinunciato:

« Al 5° comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

L'articolo 55 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 56 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 56:

ART. 56.

(Aggiornamento della carta di circolazione)

« Gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi debbono essere sottoposti a visita e prova presso un Ispettorato della motorizzazione civile, qualora siano state modificate le caratteristiche indicate nella carta di circolazione o sia stato sostituito il telaio.

In caso di sostituzione del telaio, l'Ispettorato deve esigere la documentazione relativa alla provenienza.

Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno stabilite le caratteristiche indicate nel documento di circolazione che importano, in seguito alla loro modifica, l'obbligo dell'aggiornamento del documento medesimo.

Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato per l'aggiornamento della carta di circolazione è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione ed è inviata all'Ispettorato presso il quale l'interessato intende effettuare l'aggiornamento; è restituita, se del caso, dopo l'adempimento della prescrizione omessa ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano presentato il seguente emendamento a cui però hanno rinunciato:

« Al penultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

L'articolo 56 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato.

Passiamo agli emendamenti all'articolo 57 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 57:

ART. 57.

(Uso degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi)

« Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi possono essere destinati ai seguenti usi:

1) uso privato:

- a) per trasporto di persone;
- b) per trasporto di persone con autovetture o motoveicoli da locare senza conducente;
- c) per trasporto di persone con autoveicoli o motocarrozette da noleggiare con conducente;
- d) per trasporto di cose;
- e) per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;
- f) per trasporto promiscuo di persone e di cose;
- g) per traino;
- h) per uso speciale o per trasporti specifici;

2) uso pubblico:

- a) per trasporto di persone o di cose in servizio da piazza;
- b) per trasporto di persone o di cose in servizio di linea.

Previa autorizzazione dell'Ispettorato della motorizzazione civile gli autobus destinati a noleggio con conducente possono essere impiegati, in via eccezionale, in servizio di linea e viceversa.

Previa autorizzazione dell'Ispettorato, gli autocarri possono essere impiegati, in via eccezionale, per il trasporto di persone; l'autorizzazione è rilasciata in base a nulla osta del Prefetto.

Chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso, o a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso, a meno che si tratti di veicoli destinati al trasporto di cose, ovvero, senza l'autorizzazione prevista dal comma secondo, adibisce a noleggio con conducente un

autobus destinato a servizio di linea, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque adibisce a trasporto promiscuo un veicolo destinato a trasporto non contemporaneo è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque adibisce ad uso pubblico un veicolo destinato ad uso privato, ovvero adibisce un veicolo ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione, ovvero, senza l'autorizzazione prevista dal comma terzo, adibisce a trasporto di persone un veicolo destinato a trasporto di cose, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito abusivamente a noleggio con conducente quando il noleggiante, senza il titolo prescritto, compie uno o più viaggi ordinati dal noleggiatore; si intende adibito abusivamente ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio da piazza quando l'esercente, senza il titolo prescritto, offrendo i suoi servizi a chicchessia, compie uno o più percorsi ordinati dal richiedente il servizio; si intende adibito abusivamente ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea quando l'esercente, senza il titolo prescritto, compie una o più corse per destinazione fissa e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone, ed anche se l'offerta sia fatta a mezzo di dipendenti o incaricati dal vettore ».

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al primo comma:

Da parte dell'onorevole Colitto nella sua proposta di legge n. 731:

« Il primo comma dell'articolo 57 è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi possono essere destinati ai seguenti usi:

1°) uso privato:

- a) per trasporto di persone;
- b) per trasporto di persone con autovetture o motoveicoli da locare senza conducente;
- c) per trasporto di persone con autoveicoli o motocarrozette da noleggiare con conducente;
- d) per trasporto di cose per conto di terzi;
- e) per trasporto di cose in conto proprio;

f) per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;

g) per trasporto promiscuo di persone e di cose;

h) per traino;

i) per uso speciale o per trasporti specifici;

2°) uso pubblico:

a) per trasporto di persone o di cose in servizio da piazza;

b) per trasporto di persone o di cose in servizio di linea ».

Dopo il quinto comma dell'articolo 57 è inserito il seguente:

« Chiunque adibisce un autoveicolo, destinato al trasporto di cose in conto proprio, al trasporto di cose in conto di terzi, è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 ».

Da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *Sostituire alla lettera b) le parole: da locare senza conducente, con le altre: con o senza conducente* ».

« *Sopprimere la lettera c)* ».

« *Aggiungere alla lettera d) le parole: per conto proprio* ».

« *Aggiungere la lettera d-bis): per trasporto di cose per conto terzi* ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Debbo far osservare, a proposito degli emendamenti all'articolo 57, che il servizio di noleggio di autovetture con conducente ha caratteristiche e finalità sostanzialmente diverse da quello della locazione di autovetture senza conducente.

Nel primo caso trattasi infatti della prestazione di un servizio di trasporto, mentre nel secondo semplicemente di una locazione di cosa.

Alla diversità dei due usi fa riscontro la diversa disciplina della locazione da un lato e del noleggio dall'altro; mentre infatti per l'esercizio della locazione di autovetture senza conducente è sufficiente una autorizzazione di polizia rilasciata dal questore ai sensi della legge di pubblica sicurezza e del relativo regolamento, senza alcuna limitazione numerica, per l'esercizio del servizio di noleggio di autovetture con conducente è richiesta una licenza del comune nel cui territorio trovasi la rimessa dell'autoveicolo, licenza che viene rilasciata nel limite di un contingente numerico, determinato dall'amministrazione comunale ed ap-

provato dal Ministero dei trasporti, in relazione alle esigenze locali di traffico.

Da ciò discende che non è ammissibile una destinazione delle autovetture di che trattasi ad entrambi gli usi sopraindicati. Quelle infatti adibite alla locazione — non sottoposte ad un contingente numerico — non potrebbero essere impiegate nella effettuazione dei servizi di noleggio con conducente senza svuotare completamente di contenuto la disciplina di trasporto istituita per tali servizi nei singoli comuni.

A differenza delle autorizzazioni per trasporto per conto proprio o di terzi (rilasciate dall'ispettorato e quindi inserite nella carta di circolazione) le autorizzazioni a noleggio con conducente o a locazione senza conducente sono rilasciate rispettivamente dal comune e dalla questura; quindi l'opportunità di una classificazione distinta, anche ai fini di un adeguato controllo del corretto uso del veicolo.

La questione di una diversa e uniforme disciplina ai fini specifici del trasporto (e non di circolazione) è oggetto di trattative internazionali.

Il Comitato pertanto è del parere di mantenere il testo del codice.

CIANCA. La richiesta viene da una categoria di piccoli esercenti i quali fanno servizio promiscuo di noleggio con conducente e senza conducente.

Io conosco benissimo le disposizioni ricordate dal relatore onorevole Togni; però, a prescindere da queste norme restrittive, io penso che noi potremmo facilitare questa categoria di esercenti consentendo che le vetture autorizzate ad essere nolleggiate con conducente possano essere nolleggiate anche senza conducente. Perché, in definitiva, noi dobbiamo preoccuparci della sicurezza della circolazione, ed io non comprendo quale pericolo possa costituire per la circolazione, ai fini del controllo fiscale, di consentire che sia fatto, ad esempio, con 5 vetture un servizio che andrebbe fatto con 10 vetture. Approvando, infatti, il mio emendamento, noi favoriremmo i piccoli imprenditori, i quali non sarebbero costretti a dover disporre di due gruppi separati di vetture per il noleggio con o senza conducente, ma sarebbe sufficiente avere, di conseguenza, la metà delle vetture per utilizzarle sia per il noleggio con conducente e sia per il noleggio senza conducente.

COLITTO. Il mio emendamento tende, come è stato già detto, a tenere distinti il trasporto in conto proprio da quello in conto terzi.



Mi sembrava che, distinguendo la legge 26 giugno 1935, n. 1349, le due attività di trasporto, e individuando gli automezzi anche con diversi distintivi — striscia rossa per i trasporti in conto proprio e striscia bianca per i trasporti in conto terzi — fosse opportuno mantenere la distinzione.

Ma, poiché si è espressamente dichiarato che tale distinzione resta ferma, perché resta ferma la legge 26 giugno predetta, non insisto nell'emendamento.

CIANCA. Mi permetto di insistere nei miei emendamenti.

PRESIDENTE. Do lettura del primo emendamento Cianca: *Sostituire, alla lettera b) le parole: « da locare senza conducente » con le parole: « con o senza conducente ».*

Lo pongo in votazione.

(*Non è approvato*).

Do lettura del secondo emendamento Cianca:

*« Sopprimere, al terzo comma, la lettera c) ».*

Non essendo stato accolto il primo emendamento, non è possibile votare questo secondo.

Do lettura del terzo emendamento Cianca:

*« Alla lettera d) aggiungere le parole: per conto proprio ».*

CIANCA. Il codice, alla lettera b) parla soltanto di uso privato per trasporto di cose; noi desideriamo invece che sia ben chiaro che si parli di trasporto di cose in conto proprio, distinguendo, magari con un comma successivo, il trasporto di cose per conto terzi...

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. La legge già fa questa distinzione, ed essa resta valida ed operante a tutti i fini. Pertanto, non è necessario l'emendamento.

CIANCA. A noi pare che inserendo nel codice questa distinzione, si possa meglio garantire quegli interessi che la legge intende garantire.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'uso per conto proprio o l'uso per conto terzi è già annotato sulla carta di circolazione dell'automezzo, e pertanto l'accertamento può esser fatto subito, sul posto, da parte dell'agente che per un qualsiasi motivo fermi l'automezzo. Viceversa, la licenza per trasporto di persone con o senza conducente, che vien data dalla questura o dal comune, non viene annotata sulla carta di circolazione. Di conseguenza, è impossibile controllare sul posto se la vettura sia autorizzata

a circolare con o senza il conducente dell'autorimessa.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei sapere dall'onorevole Cianca che cosa egli intende chiarire con questo emendamento. Egli vorrebbe distinguere tra le vetture, a seconda che siano autorizzate a trasportare cose per conto proprio o anche per conto di terzi. Ma la preoccupazione dell'onorevole Cianca è praticamente risolta, perché all'atto dell'immatricolazione dell'autovettura viene annotato sul libretto di circolazione se essa è autorizzata al trasporto di persone o di cose.

CIANCA. Ma secondo la lettera d), una volta autorizzato il veicolo puramente e semplicemente al trasporto di cose, non si può sindacare se il trasporto è soltanto per conto proprio o anche per conto di terzi. Invece nel vecchio codice c'era questa distinzione.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ma è superfluo.

PETRUCCHI. Un conto è il codice della circolazione, altro conto è il trasporto delle cose, che è regolato da un'altra legge.

CIANCA. Se non peggiora la situazione, ma la chiarisce, io chiedo che venga inserito il mio emendamento.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Perché le Commissioni siano illuminate, il Ministero dei trasporti ritiene che questo emendamento non venga a chiarire nulla, perché oggi per immatricolare un autoveicolo per trasporto cose, sia per conto proprio sia per conto terzi, esiste una procedura che non viene modificata. Quindi non vi sono difficoltà all'inserimento dell'emendamento, ma questo non chiarirebbe nulla.

MATTARELLA, *Presidente della X Commissione*. Credo che bisogna tener conto non solo della realtà di oggi, ma anche di quella che potrà esservi domani. La distinzione che l'onorevole Cianca vorrebbe col suo emendamento fissare nel Codice della strada, c'è già; ma domani potrebbe venir meno. Il codice contiene norme fisse, che riguardano la circolazione e sono in rapporto alla circolazione; la distinzione per conto terzi o per conto proprio ha un'importanza relativa — e forse nessuna importanza — nei riguardi della circolazione. Introducendo l'emendamento proposto dall'onorevole Cianca, il Parlamento in prosieguo di tempo potrebbe voler modificare l'attuale legislazione che regola la materia del trasporto di cose per conto proprio o per conto terzi, e allora dovrebbe modificare anche il Codice della circolazione. Invece la dizione generica « trasporto di cose » comprende l'una

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

e l'altra ipotesi e la modifica della legislazione particolare non obbligherebbe a modificare anche il codice, che è una legge permanente.

Questa è la sostanza del problema. Non c'è dissenso sul contenuto dell'emendamento dell'onorevole Cianca, ma bisogna considerare l'opportunità di non introdurre nel codice una norma che fa parte di una legge speciale, la quale domani potrebbe essere modificata.

CIANCA. La disposizione dell'articolo 65 del vecchio codice non è in contrasto con la legge attuale relativa al trasporto di merci.

MATTARELLA, *Presidente della X Commissione*. Ma il vecchio codice è del 1933, mentre la legge a cui mi riferisco è del 1935.

CIANCA. Ma la legge successiva non dice che abroga la precedente.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È presso a poco lo stesso problema dei motoveicoli. Noi abbiamo detto che c'è una disciplina per la immatricolazione, in base ad una legge che per il Ministero dei trasporti rimane tuttora valida. Se introduciamo nel codice la proposta Cianca, creiamo un precedente per cui, se in seguito riterremo di dover snellire la legge che riguarda questa materia, dovremo modificare anche il codice. Sono leggi che funzionano da anni e che non danno nessun fastidio.

CIANCA. Non si tratta di voler modificare la legge in vigore; anzi noi diciamo di volerla conservare e quindi di voler mantenere la distinzione fra trasporto di cose per conto proprio e trasporto di cose per conto terzi. Invece la disposizione che andiamo ad approvare apre la porta ad innovazioni. I piccoli trasportatori temono che attraverso questa porta aperta si possa introdurre l'uso di consentire a tutti quelli che hanno la licenza per trasporto privato, di trasportare anche per conto terzi. Cerchiamo perciò di mantenere nel codice attuale quella remora che c'era nel vecchio codice.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non c'è questa preoccupazione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Cianca al primo comma lettera d): « *aggiungere alla lettera d) le parole: per conto proprio, e aggiungere una lettera d-bis): per trasporto di cose per conto terzi* ».

(*Non è approvato*).

Gli onorevoli Cianca e altri hanno proposto un altro emendamento al 4° comma che è collegato con questo e che quindi decade. L'emendamento dice:

« *Aggiungere dopo le parole: trasporto di cose, le altre: ovvero adibisce a trasporto per*

conto terzi un veicolo destinato al trasporto per conto proprio ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al terzo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno proposto il seguente emendamento:

« *Sopprimere le parole finali: l'autorizzazione è rilasciata in base a nulla osta del prefetto* ».

Il Comitato ristretto non ha accolto questo emendamento.

CIANCA. Insisto nell'emendamento, perché noi non vediamo l'utilità dell'intervento del prefetto. Non è altro che una maggiore complicazione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento degli onorevoli Cianca e altri al terzo comma dell'articolo 57, di cui il relatore ha dato lettura.

(*Non è approvato*).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al terzo comma gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci e Ricca hanno proposto il seguente emendamento:

« *Aggiungere, alla fine del comma, le parole: È consentito il trasporto di persone aventi i requisiti di lavoratori agricoli sulle macchine agricole di cui all'articolo 29, escluse quelle a cassa ribaltabile, e sempre per ragioni di lavoro* ».

Gli onorevoli Sammartino, Ripamonti, Sarti, Sedati, Buffone, Durand de la Penne hanno proposto il seguente emendamento:

« *Aggiungere, alla fine del comma, le parole: L'autorizzazione può essere concessa, in via permanente, per il trasporto dell'accompagnatore di animali o di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché degli operai addetti a lavori agricoli o a cantieri situati fuori dei centri urbani* ».

Entrambi sono stati accolti nella sostanza dal Comitato ristretto, con rinvio all'articolo 72.

Al quarto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno

proposto il seguente emendamento, a cui poi hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole:* lire 5.000 a lire 20.000, *con le altre:* lire 2.000 a lire 10.000 ».

Al quinto comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich hanno proposto il seguente emendamento, rinunciato poi salvo rinvio al regolamento:

« *Aggiungere dopo le parole:* un veicolo, *le altre:* fatta eccezione per le autovetture ».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A termini degli articoli 25, lettera c) e 26, i soli veicoli per i quali è vietato il trasporto promiscuo sono i motoveicoli; per gli autoveicoli è previsto il trasporto promiscuo (articolo 2, lettera c) con apposita categoria. In essa rientrano le autovetture tipo giardinetta, qualora siano adibite a trasporto professionale, mentre le normali vetture come pure le giardinette possono, come fino ad ora, ovviamente essere utilizzate per trasporto occasionale e privato. In via amministrativa sarà ulteriormente confermato e chiarito quanto sopra.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al quinto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole:* lire 1.000 a lire 40.000, *con le altre:* lire 1.000 a lire 20.000 ».

L'onorevole Colitto ha proposto il seguente emendamento:

« *Dopo il quinto comma dell'articolo 57 inserire il seguente:*

« Chiunque adibisce un autoveicolo, destinato al trasporto di cose in conto proprio, al trasporto di cose in conto di terzi, è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 ».

Vi ha però rinunciato.

Al sesto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi hanno proposto il seguente emendamento a cui hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole:* lire 25.000 a lire 100.000, *con le altre:* lire 8.000 a lire 40.000 ».

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 58 del nuo-

vo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 58:

ART. 58.

(*Carta di circolazione e immatricolazione*)

« Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare debbono essere muniti di una carta di circolazione ed immatricolati distintamente per Provincia.

L'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione risiede l'interessato rilascia la carta di circolazione a colui che dichiara di essere il proprietario del veicolo e provvede alla immatricolazione.

Nella carta di circolazione sono indicati i dati di immatricolazione, quelli di identificazione e costruttivi e l'uso al quale il veicolo è destinato.

Nella carta di circolazione del rimorchio o del semirimorchio sono individuati anche i tipi delle motrici, in relazione alle caratteristiche necessarie a garantire le condizioni di sicurezza e di capacità di trazione. Qualora si tratti di rimorchio o di semirimorchio, nonché di rimorchio munito dei dispositivi necessari per il funzionamento del freno continuo e automatico di tipo non unificato, la motrice è individuata con gli estremi della targa di riconoscimento.

Per gli autoveicoli e rimorchi indicati nell'articolo 10, comma primo, lettera c), è rilasciata una carta di circolazione che è valida se accompagnata dall'autorizzazione prevista dall'articolo stesso.

Quando si tratti di autoveicoli o motocarrozzette da destinare a noleggio con conducente ovvero di veicoli da destinare a servizi pubblici, la carta di circolazione non può essere rilasciata se il richiedente non abbia conseguito il titolo per effettuare il servizio. Quando si tratti di autobus da destinare ad uso privato la carta di circolazione non può essere rilasciata se non ad imprenditori, collettività e simili, per le loro necessità.

La carta di circolazione viene trasmessa all'Ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico per gli adempimenti di sua competenza.

Chiunque circola con un veicolo per il quale non è stata rilasciata la carta di circolazione è punito con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Chiunque circola con un rimorchio o un semirimorchio agganciato ad una motrice, il cui tipo o la cui targa non sia indicato nella

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

carta di circolazione, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al secondo comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geftter Wondrich avevano proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« Sostituirlo con il seguente:

« L'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione risiede l'interessato, provvede alla immatricolazione del veicolo e rilascia la carta di circolazione per la intestazione al proprietario al cui nome verrà eseguita la iscrizione al P.R.A.

La carta di circolazione viene trasmessa all'Ufficio provinciale del P.R.A. il quale, oltre ad eseguire gli adempimenti di sua competenza, provvede alla intestazione della carta di circolazione ».

Al terzo comma l'onorevole Colitto ha proposto in seno al Comitato ristretto il seguente emendamento, fatto proprio dal Comitato medesimo:

« Al terzo comma aggiungere le seguenti parole: e il numero delle persone che possono prendere posto sul sedile posteriore ».

COLITTO. Desidero ringraziare il comitato di avere fatto proprio quest'emendamento da me proposto e confido che le Commissioni riunite lo approveranno.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento Colitto al terzo comma dell'articolo 58, di cui il relatore ha dato lettura, emendamento fatto proprio dal comitato ristretto.

(È approvato).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al quarto comma il comitato ha introdotto una modificazione per coordinamento:

« Sopprimere al secondo periodo le parole: nonché di rimorchio ».

PRESIDENTE. Metto in votazione la modificazione per coordinamento di cui ha dato lettura il relatore.

(È approvata).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'ottavo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calva-

resi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento a cui hanno rinunciato:

« Sostituire le parole: lire 25.000 a lire 100.000, con le altre: lire 8.000 a lire 40.000 ».

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti all'articolo 59 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 59:

ART. 59.

(Trasferimento di proprietà e di residenza)

« Il trasferimento di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi ed il trasferimento di residenza del proprietario debbono essere comunicati unitamente alla prescritta documentazione, dagli interessati entro dieci giorni, all'Ufficio del pubblico registro automobilistico, il quale, oltre ad eseguire gli adempimenti di sua competenza, annota i mutamenti sulla carta di circolazione e ne dà immediatamente notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Qualora la proprietà del veicolo sia trasferita a chi risiede in un Comune di altra provincia ovvero il proprietario trasferisca la residenza in un Comune di altra provincia, si deve rinnovare la immatricolazione.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento di proprietà nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila. Qualora ometta di comunicare il trasferimento di residenza è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione, è inviata all'Ufficio del pubblico registro automobilistico ed è restituita dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse ».

Al primo comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geftter Wondrich hanno proposto il seguente emendamento che non è stato accolto dal Comitato, perché ritenuto superfluo:

« Aggiungere dopo le parole: Il trasferimento, le altre: tra vivi ».

SERVELLO. Mi rimetto all'onorevole rappresentante del Ministero dei trasporti, perché chiarisca bene questo concetto.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il trasferimento può avvenire anche *mortis causa* e perciò non essere esclusivamente tra vivi.

SERVELLO. Rinuncio all'emendamento.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli onorevoli Borghese, Ca-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

lamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbrì, Mancini, Mogliacci, Ricca hanno proposto al primo comma il seguente emendamento, non accolto dal Comitato per rinvio al regolamento:

« *Aggiungere dopo le parole:* Il trasferimento di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, *le altre:* che deve risultare da contratto stipulato fra venditore ed acquirente ».

Verrà precisato nel regolamento che tra gli interessati, di cui a questo comma, deve intendersi compreso anche il nuovo intestatario dell'autoveicolo, al fine di evitare l'inconveniente dell'iscrizione abusiva sulla carta di circolazione. Era il fine che il proponente intendeva raggiungere.

PRESIDENTE. L'onorevole Borghese non è presente, quindi s'intende che abbia rinunciato; tanto più che nessuno degli altri proponenti, qui presenti, manifesta di insistere nell'emendamento stesso.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al primo comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich hanno presentato un secondo emendamento, che non è stato accolto dal comitato, del seguente tenore:

« *Sostituire le parole:* dagli interessati, *con le altre:* il compratore, l'erede o chi per esso ».

SERVELLO. Rinuncio all'emendamento, a nome anche degli altri proponenti.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al terzo comma gli onorevoli Calabrò, De Vita Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich hanno proposto il seguente emendamento:

« *Sostituire le parole:* Chiunque omette, *con le altre:* Il compratore o l'erede o chi per esso, il quale ».

Mi pare che con i chiarimenti che vengono dati nel regolamento la posizione possa essere sufficientemente precisata.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione (Giustizia)*. Mi permetto di chiedere ai colleghi se non ritengono più propria la dizione comprensiva: « e il successore a causa di morte nella titolarità ».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Verrà chiarito nel regolamento.

SERVELLO. Non insisto, a nome anche degli altri proponenti.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al terzo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole:* lire 5.000 a lire 20.000, *con le altre:* lire 2.000 a lire 10.000 e *le parole:* lire 4.000 a lire 10.000, *con le altre:* lire 1.500 a lire 6.000 ».

Al quarto comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich hanno proposto il seguente emendamento non accolto dal comitato, per rinvio al regolamento:

« *Aggiungere, alla fine del comma, le seguenti parole:* chi procede al ritiro della carta di circolazione rilascia contestualmente una ricevuta, in virtù della quale il contravventore è autorizzato a circolare per dieci giorni. In questo termine dovrà provvedere all'adempimento della prescrizione omissa ».

Nel regolamento verrà disposto il rilascio di una ricevuta che consenta la circolazione fino al termine del viaggio per coloro a cui viene immediatamente ritirata la carta di circolazione dall'agente che accerta la contravvenzione.

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 60 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 60:

#### ART. 60.

(Estratto del documento di circolazione)

« Gli Uffici pubblici, quando il documento di circolazione venga ad essi consegnato per esigenze inerenti alle loro attribuzioni, rilasciano all'interessato un estratto, che lo sostituisce a tutti gli effetti per la durata massima di quindici giorni ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato ristretto ha fatto proprio il seguente emendamento degli onorevoli Calabrò ed altri:

« *Sostituire le parole:* 15 giorni, *con le altre:* trenta giorni ».

Si tratta di spostare da 15 a 30 giorni la durata massima dell'estratto del documento di circolazione nel caso previsto dall'articolo 60.

PRESIDENTE. Metto in votazione la sostituzione della parola *quindici* con la parola *trenta*.

(È approvata).

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 61 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 61:

ART. 61.

*(Cessazione della circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi).*

« L'intestatario della carta di circolazione di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio deve comunicarne, entro dieci giorni, all'Ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico la distruzione, la demolizione o la definitiva esportazione all'estero restituendo la carta di circolazione e la targa.

Detto Ufficio, oltre ad eseguire gli adempimenti di sua competenza, ne dà immediatamente notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Chiunque viola la disposizione del comma primo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: 1.500 a lire 6.000.* ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich avevano proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: da lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: da lire 2.000 a lire 6.000.* ».

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 62 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 62:

ART. 62.

*(Certificato per ciclomotori)*

« I ciclomotori per circolare debbono essere muniti di un certificato rilasciato da un Ispettorato della motorizzazione civile e contenente i dati di identificazione e costruttivi.

Il certificato è rilasciato sulla base della dichiarazione di conformità al tipo omologato prevista dall'articolo 53 e, qualora si tratti di tipo non omologato, a seguito di visita e prova.

Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato rilasciato il certificato è

punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano presentato il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000.* ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich avevano presentato il seguente emendamento a cui hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: da lire 2.000 a lire 6.000.* ».

L'articolo 62 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 63 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 63:

ART. 63.

*(Circolazione di prova)*

« Le fabbriche costruttrici di autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, macchine agricole e rimorchi, nonché le fabbriche costruttrici di carrozzerie, i loro rappresentanti, commissari o agenti di vendita e gli esercenti officine di riparazione anche per proprio conto non sono soggetti all'obbligo di munire di carta di circolazione o di certificato per ciclomotore i veicoli che facciano circolare a scopo di prova tecnica o di dimostrazione per la vendita. I veicoli però, debbono essere provvisti di una autorizzazione per la circolazione di prova, che rilascia l'Ispettorato della motorizzazione civile nella cui circoscrizione è compreso il Comune di residenza del richiedente qualora ritenga che questi abbia necessità di far circolare veicoli a tale scopo. Sul veicolo in circolazione di prova deve essere presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente.

Le autorizzazioni hanno validità per sei mesi.

Chiunque adibisce un veicolo in circolazione di prova ad uso diverso è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

La stessa pena si applica se il veicolo circola senza che su di esso sia presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al primo comma il Comitato propone di sopprimere le parole « macchine agricole », per coordinamento con l'articolo 74 quinto comma.

PRESIDENTE. Metto in votazione la soppressione delle parole « macchine agricole ».

(È approvata).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al 1° comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gefer Wondrich avevano proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« Sostituire le parole: che rilascia l'Ispettorato della Motorizzazione civile, con le altre: che viene rilasciato dall'Ispettorato per la Motorizzazione civile ».

Al secondo comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gefer Wondrich hanno presentato il seguente emendamento:

« Sostituire le parole: per sei mesi, con le altre: un anno ».

È stato fatto proprio dal Comitato, con modifiche, in questa dizione:

« Al secondo comma sostituire le parole: per sei mesi, con le altre: per l'anno in corso ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Calabrò e altri nella dizione proposta dal Comitato ristretto.

(È approvato).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al penultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« Sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000 ».

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 64 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 64:

ART. 64.

(Foglio di via)

« Gli autoveicoli, i motoveicoli, le macchine agricole e i rimorchi che circolano per le operazioni di approvazione e immatricolazione o si recano ai transiti di confine per l'esporta-

zione e quelli che si recano a riviste prescritte dall'autorità militare od a fiere autorizzate di veicoli usati e per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione, debbono essere muniti di un foglio di via rilasciato da un Ispettorato della motorizzazione civile.

Il foglio di via ha la validità massima di dieci giorni e vale per i percorsi in esso indicati. Detta validità, quando ricorrano giustificati motivi, può essere prorogata per il periodo di tempo strettamente necessario e non superiore, in ogni caso ad altri dieci giorni.

I fogli di via rilasciati a veicoli nuovi per le operazioni di approvazione ed immatricolazione consentono la circolazione senza limitazione di percorso e non possono essere prorogati.

Chiunque circola senza essere munito del foglio di via o fuori dei percorsi indicati nel foglio stesso è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato ha proposto di sopprimere per coordinamento, in relazione all'articolo 74 quinto comma, le parole: « le macchine agricole ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione la soppressione delle parole: « le macchine agricole ».

(È approvata).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al terzo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« Aggiungere dopo le parole: approvazione ed immatricolazione, le altre: ed a veicoli usati per il rinnovo della immatricolazione ai sensi del 2°) comma dell'articolo 59 ».

All'ultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« Sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

PRESIDENTE. Perciò l'articolo 64 resta identico, con la sola soppressione delle parole: « le macchine agricole ».

Nessun emendamento è stato presentato all'articolo 65 del nuovo Codice della strada.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE — (LAV. PUB. — TRASPORTI) SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 66 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 66:

ART. 66.

(Targhe degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi)

« Gli autoveicoli e i motoveicoli per circolare debbono essere muniti posteriormente di una targa di riconoscimento contenente i dati di immatricolazione.

I dati di immatricolazione degli autoveicoli debbono essere riprodotti su altra targa situata nella parte anteriore di essi.

I rimorchi e i carrelli-appendice durante la circolazione debbono portare un duplicato della targa del veicolo dal quale sono trainati.

I rimorchi debbono inoltre essere muniti di una speciale targa contenente i dati di immatricolazione.

I veicoli in circolazione di prova debbono essere muniti di una targa, che è trasferibile da veicolo a veicolo.

I veicoli che circolano muniti di foglio di via debbono essere provvisti di una targa provvisoria.

I dati di immatricolazione indicati nella targa devono essere sempre chiaramente visibili e la targa deve essere rinnovata quando i dati stessi non siano più leggibili.

Chiunque viola le disposizioni dei commi primo, terzo, quinto e sesto, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Chiunque circola con un veicolo munito di targa di riconoscimento non propria del veicolo, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.

Chiunque viola le disposizioni dei commi secondo, quarto e settimo, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'ottavo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano presentato il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *Sopprimere le parole:* con l'arresto fino ad un mese ».

Al penultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Giorgi avevano presen-

tato il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole:* a tre mesi, con le altre: a un mese ».

PRESIDENTE. L'articolo 66 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 67 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 67:

ART. 67.

(Smarrimento di targhe)

« In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa di riconoscimento o del suo duplicato per rimorchio o carrello-appendice, l'intestatario del documento di circolazione deve, entro 48 ore, farne denuncia all'Autorità di pubblica sicurezza, la quale ne rilascia ricevuta.

La ricevuta permette la circolazione del veicolo con una targa provvisoria a fondo bianco, delle dimensioni prescritte per la targa di riconoscimento, con le indicazioni contenute nella targa originaria.

Qualora, dopo quindici giorni dalla denuncia, la targa di riconoscimento o il suo duplicato non siano stati ritrovati, si fa luogo a nuova immatricolazione.

Il comma primo si applica anche in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa per veicoli in circolazione di prova.

Qualora, dopo quindici giorni dalla denuncia, la targa per veicoli in circolazione di prova non sia stata ritrovata, si fa luogo al rilascio di una nuova targa.

L'intestatario del documento di circolazione, che in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa di riconoscimento o del suo duplicato per rimorchio o carrello-appendice o della targa per veicoli in circolazione di prova omette di farne denuncia nel termine stabilito, è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'ultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano presentato il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole:* lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000 ».

PRESIDENTE. L'articolo 67 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato. Pas-



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

siamo agli emendamenti presentati all'articolo 68 del nuovo Codice stradale:

ART. 68.

*(Fabbricazione, vendita e distribuzione delle targhe)*

« La fabbricazione e le vendite delle targhe degli autoveicoli e dei motoveicoli sono riservate allo Stato.

La distribuzione è effettuata dagli Uffici del pubblico registro automobilistico.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle targhe negli articoli 66, comma sesto e 67, comma secondo.

Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per autoveicoli o motoveicoli, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è punito con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire 10.000 a lire 20.000 salvo che il fatto costituisca più grave reato ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'ultimo comma il Comitato propone il seguente emendamento:

« All'ultimo comma sostituire le parole: fino a tre mesi, con le altre: da uno a tre mesi ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto il seguente emendamento a cui hanno rinunciato:

« Sopprimere le parole: ovvero usa targhe abusivamente fabbricate ».

Allo stesso comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitori, Geffer Wondrich avevano proposto il seguente emendamento, a cui hanno rinunciato per il testo del Comitato:

« Sostituire le parole: con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire 10.000 a lire 20.000, con le altre: con l'arresto da tre mesi ad un anno e con l'ammenda da lire 30.000 a lire 60.000 ».

Si trattava, come si vede, di un forte inasprimento delle pene.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione (Giustizia)*. Sono perfettamente d'accordo col testo del Comitato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato, di cui il relatore ha già dato lettura.

*(È approvato)*.

L'articolo viene quindi innovato con la sola sostituzione delle parole « da uno a tre mesi » alle altre: « fino a tre mesi ».

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 69 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 69:

ART. 69.

*(Limiti di sagoma e di peso delle macchine agricole)*

« Alle macchine agricole semoventi e a quelle trainate che circolano su strada si applicano per la sagoma limite le norme stabilite dall'articolo 32 rispettivamente per i veicoli in genere e per i rimorchi.

Il peso complessivo a pieno carico delle macchine agricole su ruote non può eccedere 60 quintali se a un asse, 100 quintali se a due assi e 120 quintali se a tre assi.

Il peso complessivo delle macchine agricole cingolate non può eccedere 150 quintali.

Le macchine agricole, che per necessità funzionali hanno limiti di sagoma o di peso eccedenti quelli stabiliti, debbono essere munite, per circolare su strada, dell'autorizzazione prevista dall'articolo 10.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola che supera i limiti di sagoma stabiliti è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola che supera i limiti di peso stabiliti è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola eccezionale senza osservare le cautele o le condizioni stabilite nell'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola senza avere l'autorizzazione è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al quinto, sesto, settimo e ottavo comma gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci e Ricca avevano proposto il seguente emendamento non accolto dal Comitato, al quale hanno rinunciato:

« Sostituire le parole: chiunque circola, con le altre: il proprietario di una macchina agricola circolante su strada ».

Al quinto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi ave-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

vano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole*: lire 25.000 a lire 100.000, *con le altre*: lire 8.000 a lire 40.000 ».

Al sesto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole*: lire 50.000 a lire 250.000, *con le altre*: lire 15.000 a lire 80.000 ».

Al settimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole*: lire 25.000 a lire 100.000, *con le altre*: lire 8.000 a lire 40.000 ».

All'ultimo comma l'onorevole Armani ha proposto il seguente emendamento:

« *Aggiungere dopo le parole*: macchina agricola, *la parola*: eccezionale ».

Si trattava di una evidente omissione materiale nel testo pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, per cui non si precisava che doveva intendersi di macchine agricole *eccezionali*.

Il Comitato ha accolto questo emendamento e ne ha aggiunto un altro: « *Aggiungere dopo le parole senza avere*, le altre: *con sé* ».

All'ultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno proposto il seguente emendamento a cui hanno rinunciato:

« *Sostituire le parole*: lire 4.000 a lire 10.000, *con le altre*: lire 1.500 a lire 6.000 ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli emendamenti proposti dal Comitato:

« *All'ultimo comma, aggiungere, dopo le parole*: macchina agricola, *l'altra*: eccezionale ».

(È approvato).

« *All'ultimo comma, dopo le parole*: senza avere, *aggiungere le altre*: con sé ».

(È approvato).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo,

Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbrì, Mancini, Mogliacci e Ricca hanno proposto il seguente articolo aggiuntivo 69-bis:

« Le macchine agricole che impiegano carburanti agevolati possono circolare su strada entro i limiti indicati dall'articolo 3, lettera c), del decreto ministeriale 16 giugno 1937 ».

Vi hanno però rinunciato, a seguito dei seguenti chiarimenti che poniamo a verbale. Le norme riguardanti l'uso del carburante agevolato sono di carattere esclusivamente fiscale e restano evidentemente in vigore.

PRESIDENTE. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 70 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 70:

#### ART. 70.

##### (*Traino di macchine agricole*)

« Le trattrici agricole possono trainare su strada più macchine operatrici agricole solo nel caso che queste siano sprovviste di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice e sempre che la lunghezza del convoglio non superi i m. 14. Su richiesta del Ministero dell'agricoltura e delle foreste possono essere accordate deroghe.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto un emendamento soppressivo dell'intero articolo, al quale hanno poi rinunciato.

Al primo comma gli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi hanno proposto il seguente emendamento:

« *Sostituirlo con il seguente*:

« Le trattrici agricole possono trainare su strada più macchine operatrici agricole solo nel caso che queste siano provviste di efficaci dispositivi di frenatura e sempre che la lunghezza del convoglio non superi i quattordici metri.

Su richiesta del Ministero dell'agricoltura e delle foreste possono essere accordate deroghe ».

Vi hanno rinunciato in seguito all'assicurazione che con circolare o con disposizione amministrativa sarà accordata deroga per le macchine agricole che devono essere trainate e non possono essere frenate dalla trattrice.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Al secondo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno poi rinunciato:

« *Sostituire le parole:* lire 25.000 a lire 100.000, *con le altre:* lire 8.000 a lire 40.000 ».

PRESIDENTE. Perciò l'articolo 70 del nuovo Codice stradale rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 71 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 71:

ART. 71.

(*Equipaggiamento delle macchine agricole*)

« Le macchine agricole munite di ruote non gommate o di cingoli, quando circolano su strada debbono essere equipaggiate in modo da evitare insudiciamento, danneggiamento o eccessivo logorio del manto stradale.

Le macchine agricole semoventi e i complessi costituiti dalle stesse e dalle macchine agricole trainate debbono essere muniti di efficaci dispositivi di frenatura.

Le macchine agricole semoventi debbono essere munite di un dispositivo silenziatore del rumore emesso dallo scarico del motore.

Le macchine agricole semoventi, i rimorchi agricoli e le altre macchine agricole trainate debbono essere muniti dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione appresso indicati, quando l'uso dei medesimi è prescritto a termini dell'articolo 110:

1. - Macchine agricole semoventi:

a) luci di posizione anteriori bianche e posteriori rosse e dispositivi a luce riflessa rossa posteriormente;

b) proiettori anabbaglianti a luce bianca o gialla oppure bianca e gialla;

c) luci d'ingombro anteriori bianche e posteriori rosse, quando le macchine siano di dimensioni eccezionali.

2. - Rimorchi agricoli:

a) dispositivi a luce riflessa bianca anteriormente, luci di posizione rosse e dispositivi a luce riflessa rossa posteriormente;

b) luci di ingombro posteriori rosse, quando i rimorchi siano di dimensioni eccezionali.

3. - Altre macchine agricole trainate:

dispositivi indicati nel n. 2, quando occultino con la loro sagoma le luci posteriori di posizione della macchina agricola trainante.

È consentita l'applicazione di proiettori fendinebbia a luce anabbagliante di proiet-

tori per la retromarcia a luce bianca anabbagliante e di speciali proiettori da usare esclusivamente per le lavorazioni meccanico-agrarie.

La targa posteriore di riconoscimento deve essere illuminata con luce bianca.

Chiunque viola le disposizioni del comma primo è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola nella quale il dispositivo silenziatore ovvero alcuno dei dispositivi di frenatura o dei dispositivi di segnalazione visiva o di illuminazione, nei casi in cui l'uso di questi ultimi è prescritto, manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite dal presente articolo o dal regolamento è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Sono stati presentati i seguenti emendamenti, ritirati poi, dai proponenti Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi:

« *Al penultimo comma, sostituire le parole:* lire 5.000 a lire 20.000, *con le altre:* lire 2.000 a lire 10.000 ».

« *All'ultimo comma, sostituire le parole:* lire 5.000 a lire 20.000, *con le altre:* lire 2.000 a lire 10.000 ».

PRESIDENTE. L'articolo 71 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 72 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 72:

ART. 72.

(*Certificato per macchine agricole e immatricolazione*)

« Le macchine agricole semoventi e i rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 15 quintali per circolare su strada debbono essere muniti di un certificato e immatricolati distintamente per provincia.

L'Ispettorato della motorizzazione nella cui circoscrizione risiede l'interessato provvede all'immatricolazione e rilascia il certificato a colui che dichiara essere il proprietario del veicolo e sia titolare di azienda agricola o esercente la locazione di macchine agricole.

I veicoli indicati nel primo comma sono soggetti ad omologazione del tipo a norma dell'articolo 53, secondo le modalità che saranno stabilite dal Ministero dei trasporti di

concerto col Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Il certificato viene rilasciato quando sussistono i requisiti per la circolazione su strada, che risultano dalla dichiarazione di conformità al tipo omologato, oppure dal certificato di approvazione emesso da un Ispettorato della motorizzazione civile.

Nel certificato sono indicati i dati di immatricolazione, quelli di identificazione e costruttivi del veicolo.

Per le macchine agricole indicate nell'articolo 69, comma quarto, soggette alla disciplina del presente articolo, il certificato è valido solo se accompagnato dalla autorizzazione prevista dall'articolo 10.

Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno stabiliti i documenti da produrre a corredo della domanda di omologazione e le modalità di esecuzione dell'esame del tipo delle macchine agricole semoventi e dei rimorchi agricoli.

Chiunque circola su strada con una macchina agricola per la quale non è stato rilasciato il certificato è punito con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al titolo, gli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno poi rinunciato:

« *Sostituirlo con il seguente*: Certificato di circolazione per macchine agricole ».

Il Comitato propone di sostituire il primo comma col seguente:

« Le macchine agricole semoventi, di cui all'articolo 29, comma primo, lettere a), c), e), le mietitrebbie ed i rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 15 quintali, per circolare su strada, debbono essere muniti di un certificato rilasciato dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Al primo comma gli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno poi rinunciato, aderendo al testo del Comitato:

« *Sostituire le parole finali*: e immatricolati distintamente per provincia, *con le altre*: rilasciato dall'Ispettorato della motorizzazione civile della provincia, ove è posta in uso la macchina, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo ».

Al primo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti,

Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno proposto il seguente emendamento che non è stato accolto dal Comitato:

« *Sostituire le parole*: 15 quintali, *con le altre*: 25 quintali ».

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Cianca?  
CIANCA. Rinuncio, a nome anche degli altri proponenti.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato propone di sostituire il secondo comma col seguente:

« L'Ispettorato nella cui circoscrizione si trova l'azienda agricola alla quale è destinata la macchina agricola o l'impresa che effettua lavorazioni meccanico-agrarie o che esercita la locazione di macchine agricole, provvede all'immatricolazione e rilascia il certificato a colui che dichiara di essere proprietario del veicolo e sia titolare di detta azienda o impresa ».

Al secondo comma gli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato aderendo al testo del comitato:

« *Sostituirlo con il seguente*:

« Il certificato è rilasciato a colui che dichiara di essere il proprietario del veicolo e sia titolare di azienda agricola o esercente lavorazione macchine agricole per conto altrui ».

Sempre al secondo comma, gli onorevoli Moscatelli e Adamoli avevano proposto il seguente emendamento, assorbito dal testo del Comitato:

« *Sostituire le parole*: risiede l'interessato, *con le altre*: sono posti in uso i veicoli indicati al comma precedente ».

Al secondo comma gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci e Ricca avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato aderendo al testo del Comitato:

« *Aggiungere il seguente comma*:

« Il certificato di immatricolazione deve essere trasmesso all'Ufficio provinciale del pubblico registro automobilistico per gli adempimenti di sua competenza ».

Gli onorevoli Moscatelli e Adamoli avevano poi proposto il seguente emendamento, al

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

quale hanno rinunciato adarendo al testo del Comitato:

« *Aggiungere il seguente comma:*

« Il certificato viene trasmesso all'Ufficio provinciale del Pubblico registro automobilistico per gli adempimenti previsti dal regio decreto-legge 15 febbraio 1927, n. 436, e regio decreto-legge 29 luglio 1927, n. 1814 ».

Al quinto comma gli onorevoli Armani, Bolla, Sarti, Sedati e Boidi avevano proposto il seguente emendamento, al quale hanno rinunciato aderendo al testo del Comitato:

« *Sopprimerlo* ».

Al settimo comma il Comitato propone questo emendamento:

« *Dopo il settimo comma aggiungere il seguente comma:*

« Sulle macchine agricole può essere consentito il trasporto, per motivi di lavoro, dell'accompagnatore di animali o di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché degli addetti a lavori agricoli ».

All'ultimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto i seguenti emendamenti, ai quali hanno poi rinunciato:

« *Sopprimere le parole:* con l'arresto fino a un mese o ».

« *Sostituire le parole:* lire 25.000 a lire 100.000, *con le altre:* lire 8.000 a lire 40.000 ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione i seguenti emendamenti proposti dal Comitato:

« *Al primo comma, sostituirlo col seguente:*

« Le macchine agricole semoventi, di cui all'articolo 29, comma primo, lettera a), c), e), le mietitrebbie ed i rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 15 quintali, per circolare su strada, debbono essere muniti di un certificato rilasciato dall'ispettorato della motorizzazione civile ».

(*È approvato*).

« *Al secondo comma, sostituirlo con il seguente:*

« L'Ispektorato nella cui circoscrizione si trova l'azienda agricola alla quale è destinata la macchina agricola o l'impresa che effettua lavorazioni meccanico-agrarie o che esercita la locazione di macchine agricole, provvede all'immatricolazione e rilascia il certificato a

colui che dichiara di essere proprietario del veicolo e sia titolare di detta azienda o impresa ».

(*È approvato*).

« *Dopo il settimo comma aggiungere il seguente comma:*

« Sulle macchine agricole può essere consentito il trasporto, per motivi di lavoro, dell'accompagnatore di animali o di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario, nonché degli addetti a lavori agricoli ».

(*È approvato*).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 73 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 73:

ART. 73.

(*Trasferimento di proprietà delle macchine agricole e di residenza del proprietario*)

« Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole indicate nell'articolo 72, comma primo, e il trasferimento di residenza del proprietario debbono essere comunicati dagli interessati, entro dieci giorni, al Pubblico registro automobilistico e all'Ente utenti motori agricoli, i quali annotano i mutamenti sul certificato e ne danno immediatamente notizia all'Ispektorato della motorizzazione civile.

Qualora la proprietà del veicolo sia trasferita a chi risiede in un Comune di altra provincia ovvero il proprietario trasferisca la residenza in un Comune di altra provincia, si deve rinnovare l'immatricolazione.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento di proprietà di una macchina agricola nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento di residenza nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000.

Il certificato è ritirato immediatamente da chi accerta la contravvenzione, è inviato all'Ente motori agricoli ed è restituito dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al titolo, gli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Sarti e Boidi avevano proposto il seguente emendamento al quale hanno poi rinunciato:

« *Sostituirlo con il seguente:* Rinnovazione del certificato per cambiamento di proprietà ad uso delle macchine ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Il Comitato ha proposto i seguenti emendamenti al testo:

« Al primo comma sostituire le parole da: al pubblico registro automobilistico fino alla fine, con le seguenti: all'Ispettorato della motorizzazione civile il quale annota i mutamenti sul certificato ».

« Al secondo comma sostituirlo con il seguente:

« Qualora la macchina agricola sia trasferita ad una azienda agricola o ad una impresa di lavorazioni meccanico-agrarie o di locazione di macchine agricole che si trovi in altra provincia, deve essere rinnovata l'immatricolazione ».

« All'ultimo comma sostituire le parole: all'Ente utenti motori agricoli, con le altre: all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Erano stati proposti questi altri emendamenti, tutti ritirati in favore del testo del Comitato:

da parte degli onorevoli Moscatelli e Adamoli:

« L'intero articolo, sostituirlo con il seguente:

« Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole indicate nell'articolo 72, primo comma, ed il trasferimento del veicolo in provincia diversa da quella nella quale è immatricolato debbono essere comunicati dagli interessati, entro 10 giorni, al Pubblico registro automobilistico il quale annota i mutamenti sul certificato e ne dà immediatamente notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Qualora la proprietà del veicolo sia trasferita a chi risiede in un comune di altra provincia ovvero il veicolo venga posto in uso in un comune di altra provincia, si deve rinnovare l'immatricolazione.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento di proprietà di una macchina agricola nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque omette di comunicare il trasferimento del veicolo in altra provincia nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000.

Il certificato è ritirato immediatamente da chi accerta la contravvenzione ed è inviato al Pubblico registro automobilistico competente il quale lo restituisce dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse dando comunicazione della variazione, all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Sarti, Boidi:

« Il 1° comma, sostituirlo con il seguente:

« Il certificato per la circolazione su strada di cui all'articolo 72, deve essere rinnovato a cura degli interessati entro 10 giorni, quando avvenga il trasferimento di proprietà della macchina agricola oppure l'uso della stessa comporti, ai sensi delle disposizioni in vigore, il cambio della targa di immatricolazione presso l'Ente utenti motori agricoli ».

da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« Sostituirlo con il seguente:

« Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole indicate nell'articolo 72, primo comma, e il trasferimento di residenza del proprietario debbono essere comunicati dagli interessati entro dieci giorni, al Pubblico registro automobilistico, il quale annota i mutamenti sul certificato e ne dà immediata notizia all'Ispettorato della motorizzazione civile ed all'Ente motori agricoli ».

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Sarti, Boidi:

« Il 2° comma, sopprimerlo ».

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Sarti, Boidi:

« Il 3° e 4° comma, sostituirli con il seguente:

« Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 3° comma, sostituire le parole: lire 5 mila a lire 20 mila, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000 ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« Al 4° comma, sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.500 a lire 6.000.

All'ultimo comma: da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato,

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« *Sostituirlo con il seguente*: Il certificato è ritirato immediatamente da chi accerta la contravvenzione, è inviato al Pubblico registro automobilistico ed è restituito dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato al primo comma dell'articolo 73, di cui ho dato dianzi lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato al secondo comma dell'articolo 73, di cui ho dato dianzi lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato all'ultimo comma dell'articolo 73, di cui ho dato dianzi lettura.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 74 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 74:

#### ART. 74.

(*Applicazione alle macchine agricole di talune disposizioni dei capi II e III*)

Le macchine agricole indicate nell'articolo 72, comma primo, sono soggette a revisione ai sensi dell'articolo 55, commi primo, terzo e quarto.

Il certificato per macchina agricola è soggetto ad aggiornamento ai sensi dell'articolo 56, comma primo.

All'intestatario di un certificato per macchina agricola può essere rilasciato l'estratto previsto dall'articolo 60.

L'intestatario di un certificato per macchina agricola è tenuto a fare la comunicazione di cessazione dalla circolazione prevista dall'articolo 61, sostituito all'Ufficio provinciale del Pubblico registro automobilistico l'Ente utenti motori agricoli.

Per le macchine agricole possono essere rilasciati, ai sensi degli articoli 63 e 64, autorizzazioni per la circolazione di prova e fogli di via che sono disciplinati dalle disposizioni contenute in detti articoli.

Il certificato per macchine agricole è soggetto a sospensione e revoca ai sensi dell'articolo 65, in quanto applicabile, o qualora siano venute meno le condizioni per il rilascio previste dall'articolo 72, comma secondo.

A chiunque viola le disposizioni dei commi primo e secondo si applicano i due ultimi commi degli articoli 55 e 56.

Chiunque viola le disposizioni dei commi quarto e quinto è punito con le pene stabilite dagli articoli 61, 63 e 64.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato propone il seguente emendamento:

« *Al quarto comma sostituire le parole*: sostituito all'ufficio del Pubblico Registro automobilistico l'Ente utenti motori agricoli, *con le altre*: all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Erano stati presentati i seguenti altri emendamenti, tutti ritirati a favore del testo del Comitato:

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Sarti, Boidi:

« *Il 3° comma, sopprimerlo* ».

da parte degli onorevoli, Armani, Bolla, Sedati, Sarti, Boidi:

« *Il 4° comma, sostituirlo con il seguente*:

« L'intestatario di un certificato di circolazione per macchina agricola deve comunicare, entro dieci giorni, all'Ispettorato della Motorizzazione, tramite l'Ente Utenti Motori Agricoli, la distruzione o demolizione o la definitiva esportazione all'estero della macchina agricola restituendo il certificato di circolazione ».

da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca, nonché da parte degli onorevoli Moscatelli, Adamoli:

« *Al quarto comma sopprimere la parola*: sostituito ».

da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« *Al quarto comma sostituire le parole*: l'Ente utenti motori agricoli, *con le altre*: che ne dà notizia all'Ente utenti motori agricoli ».

da parte degli onorevoli Moscatelli, Adamoli:

« *Al quarto comma sopprimere le parole finali*: l'Ente utenti motori agricoli ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato, di cui il relatore ha già dato lettura.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 75 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 75:

ART. 75.

(Targhe delle macchine agricole)

« Le targhe delle macchine agricole sono disciplinate dalle disposizioni degli articoli 66, 67 e 68. Tuttavia i dati di immatricolazione delle macchine agricole semoventi non debbono essere riprodotti su altra targa situata nella parte anteriore di esse.

Le targhe delle macchine agricole sono distribuite dall'Ente utenti motori agricoli.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con le pene stabilite dagli articoli 66, 67 e 68 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato propone i seguenti emendamenti:

« Al primo comma aggiungere dopo le parole: degli articoli 66, 67 e 68, le altre: commi primo e terzo ».

« Al secondo comma sostituire le parole: dall'Ente utenti motori agricoli, con le altre: dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

Erano stati presentati anche i seguenti altri emendamenti, ritirati dai proponenti:

da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Sarti, Boidi:

« L'intero articolo, sopprimerlo ».

da parte degli onorevoli Moscatelli, Adamoli:

« Al 1° comma, aggiungere dopo le parole: dagli articoli 66, 67 e 68, le altre: comma primo ».

da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbrì, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« Il 2° comma, sostituirlo con il seguente:

« Le targhe delle macchine agricole sono distribuite dal Pubblico Registro Automobilistico.

da parte degli onorevoli Moscatelli, Adamoli:

« Il 2° comma, sostituirlo con il seguente:

« La distribuzione delle targhe verrà disciplinata con il Regolamento di esecuzione ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato al primo comma dell'articolo 75 di cui il relatore ha dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato al secondo comma dell'articolo 75, di cui il relatore ha dato lettura.

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 76 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 76:

ART. 76.

(Certificato per carrelli o per macchine operatrici)

« I carrelli, nonché le macchine operatrici, escluse quelle a vapore, per circolare su strada debbono essere muniti di un certificato rilasciato da un Ispettorato della motorizzazione civile contenenti i dati di identificazione e costruttivi e le prescrizioni alle quali la circolazione del veicolo è subordinata.

Il certificato è rilasciato a seguito di visita e prova ed è soggetto alle disposizioni dell'articolo 65, in quanto applicabili.

Quando l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione è prescritto a termini dell'articolo 110, detti veicoli debbono essere muniti dei dispositivi indicati nell'articolo 71. Le macchine operatrici sgombraneve devono essere munite di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla.

Chiunque circola su strada con un carrello o con una macchina operatrice senza aver ottenuto il certificato, ovvero non ottempera alle prescrizioni in esso contenute, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque circola su strada con un carrello od una macchina operatrice nel quale alcuno dei dispositivi di segnalazione visiva o di illuminazione, nei casi in cui l'uso dei medesimi è prescritto, sia mancante o non conforme alle disposizioni stabilite dal comma terzo del presente articolo in relazione all'articolo 71 e dal regolamento è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato propone il seguente emendamento:

« *Al primo comma sopprimere le parole: escluse quelle a vapore* ».

Con ciò il comitato ha fatto proprio analogo emendamento proposto dall'onorevole Camangi.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi avevano proposto i seguenti altri emendamenti ai quali hanno rinunciato:

« *Al 4° comma, sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000* ».

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000* ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal comitato: « *Al primo comma sopprimere le parole: escluse quelle a vapore* ».

(È approvato).

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 77 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 77:

ART. 77.

(*Possesso dei documenti necessari per la circolazione*)

« Il conducente deve avere con sé il documento di circolazione del veicolo prescritto dal presente titolo e, qualora faccia di un autoveicolo uso diverso da quello risultante dal detto documento, deve avere con sé anche la relativa autorizzazione.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. All'ultimo comma sono stati proposti i seguenti emendamenti, ai quali i presentatori hanno rinunciato:

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi.

« *Sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le altre: lire 1.600 a lire 6.000* ».

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geftter Wondrich.

« *Sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000, con le parole: lire 2.000 a lire 6.000* ».

PRESIDENTE. Perciò l'articolo 77 rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 78 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 78:

ART. 78.

(*Caratteristiche dei veicoli a motore: approvazione dei tipi*)

« Nel regolamento per l'esecuzione delle presenti norme saranno stabiliti nei riguardi dei veicoli a motore e dei veicoli da essi trainati le caratteristiche dei dispositivi di frenatura; il numero, le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, i dispositivi di segnalazione visiva dei carrelli-appendice; gli autoveicoli e i filoveicoli che debbono essere muniti dei dispositivi laterali a luce riflessa arancione; le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione acustica e dei dispositivi supplementari di allarme; le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi silenziatori, nonché la posizione del tubo di scarico dei prodotti della combustione dei veicoli con motore Diesel, le caratteristiche dei vetri, nonché le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi retrovisivi; le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi per la percezione di segnalazioni; le caratteristiche dei pneumatici e sistemi equivalenti, nonché le caratteristiche dei dispositivi di adattamento per la marcia su strada delle macchine agricole cingolate; il peso massimo rimorchiabile e le caratteristiche degli organi di traino; le caratteristiche dei carrelli-appendice e quelle dei rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico fino a 15 quintali; le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di alimentazione con combustibili in pressione o gassosi; le caratteristiche e le modalità di applicazione delle targhe; le caratteristiche degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi adibiti al trasporto di merci pericolose.

Il Ministero dei trasporti approva i tipi dei dispositivi di frenatura continui e automatici; dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione; dei dispositivi di segnalazione acustica e dei dispositivi supplementari di allarme; dei dispositivi silenziatori; dei vetri; dei dispositivi per la percezione di

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE — (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

segnalazioni; dei pneumatici per neve; degli organi di traino; dei dispositivi di alimentazione con combustibili in pressione o gassosi.

Chiunque circola con un veicolo non conforme alle prescrizioni stabilite dal regolamento, sulla posizione del tubo di scarico dei prodotti della combustione dei veicoli con motore Diesel, ovvero alle caratteristiche dei carrelli-appendice e dei rimorchi agricoli di peso complessivo a pieno carico fino a 15 quintali, è punito con la ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque circola con un veicolo non conforme alle prescrizioni stabilite dal regolamento sulle caratteristiche degli organi di traino, ovvero alle prescrizioni sui dispositivi di alimentazione, con combustibili in pressione o gassosi, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

Chiunque circola con un veicolo non conforme alle prescrizioni stabilite dal regolamento sulle caratteristiche degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi adibiti al trasporto di merci pericolose è punito con l'arresto fino a due mesi e con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Sono stati proposti i seguenti emendamenti, da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, i quali poi hanno rinunciato:

« Al terzo comma, sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000 ».

« Al quarto comma, sostituire le parole: lire 25.000 a lire 100.000, con le altre: lire 8.000 a lire 40.000 ».

« All'ultimo comma, sopprimere le parole: con l'arresto fino a due mesi e ».

« Sostituire le parole: lire 25.000 a lire 100.000, con le altre: lire 8.000 a lire 40.000 ».

PRESIDENTE. Perciò l'articolo 78 rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 79 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 79:

#### ART. 79.

*(Requisiti per la guida dei veicoli e la condotta degli animali)*

« Chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per condizioni fisiche e psichiche e avere compiuto:

a) anni quattordici per guidare veicoli a trazione animale o condurre animali da

tiro, da soma o da sella ovvero armenti, greggi o qualsiasi moltitudine di bestie;

b) anni quindici per guidare ciclomotori;

c) anni sedici per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc.;

d) anni diciotto per guidare veicoli a motore diversi da quelli indicati nella lettera c) o motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre al conducente;

e) anni ventuno per guidare autoveicoli o motoveicoli ad uso pubblico.

Per guidare autoveicoli per i quali è prescritto che vengano adibiti due conducenti a termini dell'articolo 124 ovvero autocarri, autotreni o autosnodati adibiti al trasporto di persone o autobus, occorre avere compiuto gli anni ventuno e non aver superato gli anni sessanta.

Chiunque affida la guida di veicoli o la condotta di animali a persone che non si trovano nelle condizioni richieste dal presente articolo o non siano munite della patente di guida, se prescritta, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque guida ciclomotori senza avere compiuto gli anni quindici è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Il minore degli anni diciotto, munito di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A, prevista dall'articolo 80, che guida motoveicoli di cilindrata superiore a 125 cmc., ovvero motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre al conducente, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque, munito di patente per autoveicoli della categoria D, guida autobus avendo superato gli anni sessanta, ovvero, munito di patente per autoveicoli della categoria E, guida autoveicoli per i quali è prescritto che vengano adibiti due conducenti o autotreni o autosnodati adibiti al trasporto di persone senza aver compiuto gli anni ventuno o avendo superato gli anni sessanta, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila. La stessa pena si applica al conducente che, munito di patente per autoveicoli della categoria B o C, guida autocarri adibiti al trasporto di persone senza aver compiuto gli anni ventuno o avendo superato gli anni sessanta ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato ristretto propone di modificare il primo comma lettera b) per abbassare a 14 anni l'età minima richiesta per la guida dei ciclomotori. Ciò per venire

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

incontro alle esigenze dei giovani lavoratori, che a partire dai 14 anni possono trovarsi costretti a quotidiani spostamenti per ragioni di lavoro ed è opportuno quindi siano facilitati all'uso di un mezzo meccanico.

Al contrario l'onorevole Camangi ha proposto il seguente emendamento:

« *Alla lettera a), sostituire le parole: anni quattordici, con le parole: anni sedici* ».

Questo emendamento non è stato accolto dal Comitato, ma il presentatore ha dichiarato di insistervi.

CAMANGI. Rinuncio a questo emendamento.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'onorevole Camangi ha proposto anche un altro emendamento:

« *Alla lettera c) sostituire le parole: anni 16, con le parole: anni 18* ».

L'emendamento non è stato accolto dal Comitato, ma il proponente ha dichiarato di insistervi.

CAMANGI. Insisto su questo emendamento, che non ha bisogno di una grande illustrazione. Pur sapendo che lo faccio in condizioni difficili, per scarico di coscienza rivolgo un appello al senso di responsabilità dei colleghi, indipendentemente da qualsiasi altra considerazione di ordine politico ed economico.

Qui si tratta dei motoveicoli fino a 125 cc. di cilindrata, i quali hanno motori che pacificamente possono raggiungere velocità superiori ai 100 chilometri orari. Ora io domando se sia ragionevole e se sia prudente consentire che veicoli capaci di questa velocità vengano messi nelle mani di ragazzi di sedici anni. Faccio considerare che noi stiamo facendo il nuovo codice proprio perché si è manifestata la necessità di aggiornare quello vecchio. Quello vecchio non conosceva questo tipo di veicoli, che invece si sono larghissimamente diffusi in questi ultimi tempi. Di qui la necessità di una regolamentazione.

Tutti sappiamo il pericolo che questo tipo di veicoli rappresenta sia per le sue caratteristiche sia per le sue prestazioni e sia per la larghissima diffusione. Anche dei ragazzi di 16 anni potrebbero risultare idonei sotto l'aspetto della capacità fisica, ma certamente non risultano idonei dal punto di vista della capacità morale, cioè del senso di responsabilità.

Quindi insisto perché il limite di età sia portato a 18 anni e in subordinata a 17 anni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione anzitutto l'emendamento proposto dal Comitato:

« *Al primo comma lettera b) sostituire la parola: quindici, con la parola: quattordici* ».

CAMANGI. Per dichiarazione di voto mi permetta il Presidente di rilevare che se viene approvato questo emendamento, si va incontro al mio emendamento alla lettera c), perché si abbassa l'età per i ciclomotori che sono molto meno pericolosi e si dà quindi la possibilità di circolare anche ai ragazzi. Ma per i motoveicoli da 125 cc. che sono tanto più pericolosi e di prestazioni più elevate, occorre portare il limite di età almeno a 18.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di procedere alla votazione dell'emendamento del Comitato alla lettera b) di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Camangi alla lettera c): « *Sostituire le parole: anni sedici, con le parole: anni diciotto* ».

(Non è approvato).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Al primo comma sono stati presentati da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi questi altri emendamenti:

« *Sopprimere la lettera a)* ».

PRESIDENTE. Non sono presenti i proponenti, quindi l'emendamento s'intende decaduto.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Cavazzini, Calvaresi, Ravagnan e Giorgi avevano presentato i seguenti emendamenti, a cui hanno rinunciato per il testo del Comitato:

« *Alla lettera a), dopo le parole: per guidare, aggiungere la parola: ciclomotore* ».

« *Sopprimere la lettera b)* ».

L'onorevole Sarti ha presentato il seguente emendamento, non accolto dal Comitato:

« *Alla lettera b) aggiungere le seguenti parole: e motoveicoli di cilindrata fino a 125 cc.* ».

PRESIDENTE. S'intende decaduto per l'assenza del proponente.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Ancora l'onorevole Sarti ha presentato il seguente emendamento, che si

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

intende decaduto per assenza del proponente:

« *Sopprimere la lettera c)* ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno presentato questo emendamento alla lettera *d)*, a cui hanno dichiarato di rinunciare:

« *Alla lettera d), sopprimere le parole finali: o motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre il conducente* ».

Al secondo comma l'onorevole Armani ha presentato il seguente emendamento, a cui ha dichiarato di rinunciare:

« *Sostituire le parole finali: anni sessanta, con le altre: anni sessantacinque* ».

Al terzo comma il Comitato propone di sostituire la parola « trovano » con l'altra: « trovino ».

Al terzo comma sono stati presentati questi emendamenti da parte degli onorevoli Armani, Bolla, Sarti e Boidi, a cui i proponenti poi hanno rinunciato:

« *Sopprimere il terzo comma* ».

« *Al terzo comma, sostituire le parole finali: con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila, con le parole: con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila* ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi è stato presentato il seguente emendamento, successivamente ritirato:

« *Al terzo comma sostituire le parole: lire diecimila a lire quarantamila, con le altre: lire quattromila a lire ventimila* ».

Al quarto comma il Comitato propone:

« *Sopprimerlo per coordinamento* ».

Gli stessi proponenti avevano presentato i seguenti emendamenti, cui hanno rinunciato:

« *Al quarto comma sostituire le parole: lire cinquemila a lire ventimila, con le parole: lire duemila a lire diecimila* ».

« *Al quinto comma, sopprimere le parole: ovvero motoveicoli di cilindrata fino a 125 cmc. che trasportino altre persone oltre il conducente* ».

CIANCA. Noi chiediamo che sia ammesso il secondo passeggero sul ciclomotore. In caso contrario anche un giovane, per poter portare il secondo passeggero, si vedrebbe costretto a prendere un veicolo di cilindrata superiore, il che è certamente pericoloso.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel Comitato è stato approfondito questo problema. Gli organi tecnici del Ministero dei trasporti hanno fatto presente che non si può trasportare una seconda persona su un veicolo che non dà la garanzia tecnica di portare due persone. Un codice per la sicurezza del traffico e della circolazione non può non tener conto di questo.

CIANCA. Mi dispiace che gli organi tecnici non siano presenti, perché dovrei obiettare loro che quello che attualmente chiamiamo ciclomotore sta diventando una specie di fantasma. Il ciclomotore ha una velocità oraria fino a 40 chilometri. Se, pur avendo la stessa cilindrata, va a 45-50 chilometri, è classificato nella categoria superiore e, aumentando la velocità, può portare il secondo passeggero. Io vorrei sapere perché il ciclomotore che ha una velocità superiore e passa nei motoveicoli può portare il secondo passeggero, mentre a una velocità ridotta ed essendo meno pericoloso non può portare il secondo passeggero.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Ma deve essere omologato.

CIANCA. Tutti i motocicli sono omologati per portare il secondo passeggero.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il criterio direttivo deve essere sempre quello di ridurre al minimo il rischio e portare al massimo la sicurezza. Quando gli organi tecnici e l'esperienza ci dicono che vi sono una serie di morti sulle strade perché sul mezzo leggero sale il secondo passeggero, per la sicurezza del traffico atteniamoci a questo principio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Comitato al terzo comma dell'articolo 79 tendente a sostituire la parola: « trovano », con l'altra: « trovino ».

(È approvato).

Pongo in votazione la soppressione del quarto comma dello stesso articolo proposta dal Comitato, per coordinamento.

(È approvata).

Al quinto comma l'onorevole Cianca ha presentato un emendamento, inteso a sopprimere le parole: « ove i motoveicoli di cilin-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

drata fino a 125 cc. trasportino altre persone oltre il conducente ».

Lo pongo in votazione.

(*Non è approvato*).

L'onorevole Cianca rinuncia al suo emendamento sull'ultimo comma dell'articolo. L'emendamento dell'onorevole Sarti di cui ho dato dianzi lettura, essendo assente il proponente, si intende decaduto.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 80 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 80:

ART. 80.

(*Patente di guida per autoveicoli e motoveicoli*)

« Non si possono guidare autoveicoli e motoveicoli senza avere ottenuto la patente di guida rilasciata dalla Prefettura nella cui circoscrizione è compreso il Comune di residenza del richiedente.

La patente può abilitare alla guida delle seguenti categorie di veicoli:

A) motoveicoli di peso a vuoto fino a 400 kg.;

B) autocarri e autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici, di peso complessivo a pieno carico fino a 3500 kg.; autoveicoli per trasporto promiscuo e autovetture, anche se trainanti un rimorchio leggero; motoveicoli di peso a vuoto superiore a 400 kg.;

C) autocarri, autoveicoli per uso speciale o per trasporti specifici, di peso complessivo a pieno carico superiore a 3500 kg., e trattori stradali, anche se trainanti un rimorchio leggero;

D) autobus, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E) autoveicoli appartenenti alle categorie B, C o D, per le quali il conducente è abilitato, quando trainano un rimorchio che non sia leggero, autosnodati quando il conducente sia abilitato per autoveicoli appartenenti alle categorie C o D;

F) motocicli, motocarrozette ed autovetture per mutilati o minorati fisici adattati in relazione alla loro infermità.

I rimorchi leggeri sono quelli di peso complessivo a pieno carico fino a 750 kg.

I mutilati o minorati fisici per i quali è necessario prescrivere adattamenti dei veicoli possono ottenere soltanto la patente per autoveicoli e motoveicoli della categoria F; qualora però non sia necessario prescrivere adattamenti, possono ottenere, sempre quali mutilati o minorati fisici, la patente ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A

e B, limitatamente ai motocicli, alle motocarrozette ed alle autovetture o a determinati tipi di essi.

Possono essere abilitati alla guida di autoveicoli delle categorie C e D soltanto coloro che già lo siano per autoveicoli e per motoveicoli della categoria B.

La patente è ad uso privato o ad uso pubblico; la patente per autoveicoli e motoveicoli della categoria F è soltanto ad uso privato.

La validità della patente può essere estesa da ogni Prefettura previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame integrativo, a categorie di veicoli diverse o ad uso diverso da quello per il quale è stata rilasciata.

Il titolare di patente di guida deve comunicare ad una Prefettura, nel termine di dieci giorni, ogni trasferimento di residenza perché venga annotato sulla patente.

Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza essere munito della patente è punito con l'arresto da tre a sei mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Le pene sono ridotte di un terzo per chi guida motoveicoli della categoria A ad uso privato.

Il titolare di patente di guida che omette di comunicare il trasferimento di residenza nel termine stabilito è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila. La patente è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione, è inviata alla Prefettura presso la quale l'interessato dichiara di voler chiedere l'annotazione del trasferimento di residenza ed è restituita dopo l'adempimento della prescrizione omessa ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, ed altri hanno proposto di sostituire il primo comma dell'articolo 80 con il seguente:

« Non si possono guidare autoveicoli senza aver ottenuto il certificato di idoneità fisica e psichica rilasciato dall'Ispettorato comparimentale per la motorizzazione civile, nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente ».

AMENDOLA PIETRO. Noi insistiamo per la votazione del nostro emendamento al primo comma dell'articolo 80, anche se non ci illudiamo sulle possibilità di accoglimento da parte della maggioranza. Insistiamo in quanto in esso è espressa una questione di principio che per noi è importante e che involge anche rilevanti conseguenze di carattere pratico. Innanzitutto il nostro emendamento rivela la impostazione diversa che noi diamo a quella materia che invece, secondo il testo governativo, è disciplinata unitariamente. Mi riferisco

cioè alle condizioni che si esigono per la guida dei motoveicoli e degli autoveicoli. Noi abbiamo inteso creare due distinti sistemi di condizioni, di requisiti, e quindi anche due documenti diversi, per la guida degli autoveicoli da un lato e per quella dei motoveicoli dall'altro. Il che implica, ovviamente, che se questo nostro emendamento verrà respinto in partenza, la maggioranza delle Commissioni respingerà anche tutta l'impostazione che noi abbiamo in mente di applicare. Questa diversa impostazione deriva dalla differenza esistente tra i due veicoli, differenza che si esprime anche nel forte scarto esistente tra l'uno e l'altro tipo di veicolo.

In particolare, per quanto riguarda i motoveicoli, noi siamo contrari alla patente, a questo documento che ha sapore di tempi passati, addirittura di tempi medievali, di tempi di « graziosa e benigna concessione sovrana ». E se non vi sono più sovrani, è vero che esistono invece i prefetti, questi piccoli sovrani senza il cui consenso non si muove foglia, si può dire, nelle nostre province. Siamo perciò contrari a questo documento che conserva quanto mai un sapore di carattere poliziesco e di carattere feudale.

A noi sembra molto più opportuno, molto più moderno, molto più civile parlare di un certificato di idoneità fisica psichica, vale a dire di un documento che garantisca in colui che deve guidare il veicolo l'esistenza di quelle condizioni indispensabili perché la guida non possa costituire alcun pericolo per la pubblica incolumità. E pensiamo che gli ispettorati per la motorizzazione civile sono perfettamente idonei e attrezzati per controllare l'esistenza di queste condizioni e certificarla. Siamo tanto più contrari alla patente, in quanto essa è collegata indissolubilmente all'istituto dei prefetti, che, una volta attuato l'ordinamento regionale, dovrebbe addirittura scomparire. Ma i prefetti non solo non scompaiono, ma conservano intatti i loro poteri: si può dire che non passa legge in Parlamento senza che questi poteri vengano ampliati. E sarebbe questa una buona occasione per cominciare a innovare, non solo, ma a mettere ognuno a posto suo: ai prefetti ciò che ai prefetti compete, agli ispettorati per la motorizzazione civile ciò che strettamente compete loro.

Per queste ragioni, molto sommariamente esposte, insistiamo per l'approvazione del nostro emendamento al primo comma dell'articolo 80.

ZAPPA. La nostra posizione è conforme a quella tenuta in sede di Comitato. Noi rite-

niamo che non sia questa la sede più adatta per occuparci dei poteri dei prefetti, anche se — è bene precisarlo — condividiamo pienamente l'osservazione fatta dal collega Pietro Amendola circa i poteri e la posizione di essi.

Abbiamo già avuto una certa soddisfazione in ordine agli emendamenti proposti dal Comitato all'articolo 91, che sostanzialmente riduce i poteri dei prefetti. Teniamo a dichiarare, comunque, che ci asteniamo dalla votazione perché siamo assolutamente intransigenti sulla questione di principio.

CIANCA. Soltanto per ragioni di chiarezza faccio presente che, all'epoca della primitiva stesura del codice della strada, il Ministero dei trasporti aveva avvocato a sé la concessione delle patenti, escludendo così la competenza delle prefetture. Successivamente il ministro dell'interno ha nuovamente concesso ai prefetti il potere di rilasciare le patenti.

CAMANGI. Sono d'accordo con i colleghi, che mi hanno preceduto, circa l'intervento delle prefetture nel rilascio delle patenti. Noi sappiamo benissimo che la patente viene concessa dagli ispettorati per la motorizzazione civile attraverso i relativi funzionari che esaminano i candidati. L'intervento delle prefetture è, pertanto, di natura formale. Non vedo, infatti, come le prefetture potrebbero negare una patente per la quale l'ispettorato avesse dato il suo assenso. Si tratta quindi di una sopravvivenza di inutili formalità nell'intervento di questo ultimo organo, formalità di cui si potrebbe fare benissimo a meno.

SERVELLO. Gli onorevoli Amendola Pietro, Cianca e Camangi dovrebbero ricordare che l'istituzione del prefetto è connessa a tutta una serie di altri interventi (quello della revisione, quello della comunicazione dei prefetti all'autorità giudiziaria, ecc.), per cui, data la necessità dell'esistenza di un'autorità amministrativa che possa tradurre in atto queste formalità, non è possibile esautorarla delle stesse. Di qui la improponibilità dell'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dagli onorevoli Cianca ed altri sostitutivo del primo comma dell'articolo 80 con il seguente: « Non si possono guidare autoveicoli senza aver ottenuto il certificato di idoneità fisica e psichica rilasciato dall'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile, nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente ».

(Non è approvato).

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

L'emendamento degli onorevoli Cafiero, Ottieri, Cibotto si intende rinunciato per la loro assenza.

Segue l'emendamento dell'onorevole Sarti, al secondo comma dell'articolo 80 così formulato:

« *Sopprimere la lettera a)* ».

SARTI. Rinuncio all'emendamento.

PRESIDENTE. Segue l'emendamento degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, al secondo comma dell'articolo 80 così formulato:

« *Aggiungere, alla lettera a) le parole: eccezion fatta per le motoleggere di cui all'articolo 25, primo comma, per le quali è prevista la disciplina di cui all'articolo 80-bis* ».

CALABRO'. Rinuncio all'emendamento, a nome anche degli altri presentatori.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno presentato anche un emendamento al secondo comma dell'articolo 80. Con esso si chiede di sopprimere, alla lettera *b)*, le parole finali: « *motoveicoli di peso a vuoto superiore a 400 chilogrammi* ».

PRESIDENTE. Onorevole Cianca, insiste nel suo emendamento?

CIANCA. Non insisto, a nome anche degli altri proponenti, perché è stato già superato.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'emendamento Camangi all'ottavo comma dell'articolo 80 propone di portare da 15 giorni a 20 giorni il termine entro il quale deve essere annotato sulla patente il cambiamento di residenza.

CAMANGI. Il mio emendamento si propone lo scopo di snellire la procedura per l'annotazione sulla patente del cambiamento di residenza. Il cittadino che cambia residenza deve darne notizia alla prefettura. E fin qui niente di eccezionale. Ma cosa avverrà nel caso in cui il cittadino abita nel comune più lontano del capoluogo di provincia? Egli sarà costretto a prendere la corriera, a presentarsi in prefettura, a denunciare il cambiamento di residenza e farsi fare l'annotazione sulla patente. Se gli va proprio bene, se la caverà con un solo viaggio, ma in moltissimi casi gli verrà risposto di ritornare la settimana prossima. E così il povero cittadino sarà costretto a fare per lo meno due viaggi nel

capoluogo di provincia. Mi rendo perfettamente conto della necessità di adeguare le nostre norme a quelle della convenzione di Ginevra, che esige appunto la necessità di annotare il cambiamento di residenza, ma vorrei che ci fosse un preciso impegno da parte del Governo nel senso di dare disposizioni alle prefetture affinché non si esiga la presenza dell'interessato e nemmeno l'invio della patente in prefettura. La prefettura, ricevuta la denuncia, dovrebbe fare apporre l'annotazione attraverso il comandante dei carabinieri del luogo.

Se il Governo intende darmi assicurazione in questo senso, non insisto sul mio emendamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Noi possiamo assicurare che il congegno sarà modificato e semplificato.

CAMANGI. Dopo le assicurazioni del Governo rinuncio al mio emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Proporrei questa nuova dizione per il comma ottavo dell'articolo 80: « *Il titolare di patente di guida deve, nel termine di 20 giorni, comunicare alla Prefettura, nella cui circoscrizione si trova il comune di residenza, il trasferimento di residenza perché venga annotato sulla patente* ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento nel testo formulato dall'onorevole Lombardi Giovanni.

(*E approvato*).

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, avevano proposto il seguente articolo aggiuntivo 80-bis, cui hanno rinunciato:

ART. 80-bis.

« *Aggiungere il seguente articolo:*

« *Non si possono guidare motoveicoli senza aver ottenuto la tessera di circolazione rilasciata dal comune di residenza, previo accertamento del possesso dei requisiti fisico-psichici di cui all'articolo 81, nei modi in esso previsti* ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, avevano proposto il seguente articolo aggiuntivo 80-bis, cui hanno ora rinunciato:

ART. 80-bis.

« *Non si possono guidare motoveicoli senza avere ottenuto il foglio di abilitazione alla*

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE — (LAV. PUB. — TRASPORTI) SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

guida rilasciato da un comune della provincia nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente. Il rilascio del foglio di abilitazione di cui al comma precedente è esente da ogni spesa e tassa, salvo i diritti di segreteria ».

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 81 nel nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 81:

ART. 81.

(*Requisiti fisici e psichici per la patente di guida*)

« Non può essere ammesso all'esame per ottenere la patente di guida chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione anatomica o funzionale che impedisca di condurre con assoluta sicurezza autoveicoli e motoveicoli. Il relativo accertamento deve essere effettuato da un medico provinciale o da un ufficiale sanitario titolare di ufficio comunale di igiene o da un ispettore sanitario delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare e deve risultare da certificato di data non anteriore a tre mesi dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame.

Nei riguardi dei mutilati e minorati fisici indicati nell'articolo 80, quarto comma, l'accertamento delle condizioni fisiche e psichiche è effettuato da commissioni mediche provinciali.

Nel regolamento saranno stabiliti i requisiti fisici e psichici necessari per conseguire le patenti di guida e la conferma di validità delle medesime sia in relazione alle diverse patenti, sia in relazione alle diverse categorie di veicoli, sia in relazione agli usi, nonché le mutilazioni o minorazioni anatomiche o funzionali che non impediscono il rilascio ai mutilati o minorati fisici della patente per autoveicoli o motoveicoli della categoria *F* o delle categorie *A* e *B* ad uso privato, nonché la composizione delle Commissioni provinciali previste dal precedente comma ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno presentato un emendamento al primo comma dell'articolo 81, con il quale si intende sopprimere la parola: « assoluta ». Esso è stato fatto proprio dal Comitato.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'onorevole Camangi ha presentato un emendamento al primo comma dell'articolo 81 tendente a sostituire le parole: « da un medico provinciale o da un ufficiale sanitario titolare di ufficio comunale di igiene o da un ispettore sanitario delle ferrovie dello Stato e da un medico militare » con le altre: « da un medico abilitato all'esercizio della professione », allo scopo di snellire la procedura per il rilascio della patente.

CAMANGI. Il mio emendamento ha lo scopo di stabilire che il certificato medico possa essere rilasciato da un qualsiasi medico purché abilitato all'esercizio della professione, senza quindi alcuna limitazione.

MARCONI. Ringrazio l'onorevole Camangi di questo attestato nei confronti della categoria dei medici. Però, per quanto riguarda la categoria dei sanitari che non sono né condotti né militari, in quanto liberi professionisti, ritengo che questi ultimi siano troppo inclini alle pressioni degli interessati, nel rilasciare certificati sia perché in genere questi medici sono lontani dalla mentalità fiscale, sia perché a volte si tratta di casi di necessità.

Per queste ragioni, sono contrario alla tesi formulata dall'onorevole Camangi.

CAMANGI. Dopo le dichiarazioni del medico collega Marconi, io che ero stato mosso dal desiderio di difendere la categoria dei medici, non ho più motivo di insistere.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gradirei che rimanesse consacrato a verbale che uno dei principi seguiti dal Comitato ristretto, per quanto riguarda i medici condotti, è stato quello di considerare che mentre i medici condotti hanno la firma già riconosciuta e depositata, tutti gli altri medici si trovano nella necessità di legalizzare la propria firma, con un aggravio notevole delle formalità burocratiche; onde l'opportunità di avvalersi dei primi anziché dei secondi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il seguente emendamento aggiuntivo proposto dal Comitato al primo comma:

« *Al primo comma, aggiungere dopo le parole: da un ispettore sanitario delle ferrovie dello Stato, le altre: o da un ispettore medico del lavoro* ».

(*È approvato*).

Sempre al primo comma dell'articolo 81, dopo le parole « da un medico militare » il



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Comitato propone di aggiungere le altre « o da un medico condotto ».

Pongo in votazione questo emendamento aggiuntivo.

(È approvato).

Pongo in votazione il seguente comma aggiuntivo, sempre al primo comma, proposto dal Comitato:

« Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A si fa luogo all'accertamento qualora vi siano elementi per ritenere che non esistano i requisiti fisici e psichici ».

(È approvato).

MARCONI. Mi permetto di far rilevare che oltre ai medici condotti vi sono anche gli ufficiali sanitari i quali, in questo campo, hanno una competenza specifica e perciò sarebbe opportuno includerli.

PRESIDENTE. Essi sono già inclusi.

Faccio presente che gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, avevano presentato il seguente emendamento al terzo comma, cui hanno rinunciato:

« Sopprimerlo ».

Faccio presente che l'onorevole Servello aveva presentato il seguente emendamento al terzo comma dell'articolo cui ha rinunciato per il rinvio della relativa disciplina in sede regolamentare:

« Aggiungere il seguente comma:

« Si estende la concessione della patente di primo grado per conduzione di autovetture in uso proprio ai minorati d'udito a condizione che l'autovettura sia dotata all'interno di un idoneo amplificatore o di un occhio magico, il quale traduca in impulsi luminosi selezionati i segnali acustici di autoveicoli lontani ».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A proposito dell'emendamento degli onorevoli Calabrò ed altri al terzo comma dell'articolo 81 desidero affermare che le norme contenute in detto articolo 81, anche in correlazione con l'articolo 123, ammettono il rilascio della patente a minorati d'udito, purché in condizioni tali per cui con dispositivi ed apparecchiature adeguati, da definirsi nel regolamento e in disposizioni amministrative, venga ottenuta idonea garanzia ai fini della sicurezza della circolazione.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno proposto il seguente articolo 81-bis:

#### ART. 81-bis

« Non può essere ammesso all'esame per ottenere il foglio di abilitazione alla guida di motoveicoli chi non esibisca un certificato del medico condotto o dell'ufficio sanitario del comune di residenza, dal quale risulta che egli non è affetto da malattia fisica o psichica che impedisca di condurre con sicurezza il motoveicolo ».

Esso rimane assorbito.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 82 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 82:

#### ART. 82.

(*Requisiti morali per la patente di guida*)

« Non possono essere ammessi all'esame per ottenere la patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

La patente può essere negata dal Prefetto alle persone indicate nell'articolo 1 di detta legge.

Avverso il mancato rilascio della patente è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale decide di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministero dell'interno.

Qualora la patente sia stata revocata a termini dell'articolo 91, comma settimo, n. 4, non può essere rilasciata una nuova patente; se sia stata revocata a termini dell'articolo 91, comma terzo, non può essere rilasciata una nuova patente se non siano trascorsi tre anni ».

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich.

« Al 1° comma, aggiungere, dopo le parole: la patente di guida, le altre: o la tessera di circolazione ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto,

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *Al primo comma sopprimere le parole: o per tendenza* ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, nonché degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« *Al secondo comma, sopprimerlo* ».

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich:

« *Al secondo comma aggiungere le seguenti parole: La tessera di circolazione può essere negata dal sindaco del comune di residenza* ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *Al terzo comma, sostituire le parole: di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministero dell'interno, con le altre: entro 60 giorni* ».

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich:

« *Al terzo comma aggiungere le parole: Avverso il mancato rilascio della tessera di circolazione è ammesso il ricorso alla G.P.A.* ».

da parte degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Savazzini, Calvaresi, Giorgi:

« *All'ultimo comma, sopprimerlo* ».

« *E aggiungere all'articolo 91-ter (v. apresso) le seguenti parole: Con la stessa sentenza l'Autorità giudiziaria fissa il termine entro il quale non può essere richiesto dal condannato un nuovo certificato di idoneità o foglio di abilitazione* ».

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich:

« *Sostituire l'ultimo comma con il seguente:*

« *Qualora la patente sia stata revocata a termini dell'articolo 91 ..., non può essere*

rilasciata una nuova patente se non siano trascorsi due anni dalla condanna o dall'accertamento dell'uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti ».

da parte dell'onorevole Elkan:

« *Sostituire l'ultimo comma con il seguente:*

« *Qualora la patente sia stata revocata a termini dell'articolo 91, comma settimo, n. 4, non può essere rilasciata una nuova patente se non siano trascorsi due anni dalla data del provvedimento di revoca; qualora sia stata revocata a termini dell'articolo 91, comma terzo, non può essere rilasciata la nuova patente se non sia trascorso un anno* ».

da parte degli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca:

« *Sostituire l'ultimo comma con il seguente:*

« *Qualora la patente sia stata revocata nei casi previsti dall'articolo 91 non può essere rilasciata se non dopo che sia trascorso il termine di almeno tre anni dal provvedimento definitivo* ».

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich:

« *All'ultimo comma aggiungere, dopo le parole: la patente, le altre: o la tessera di circolazione, e, dopo le parole: una nuova patente, le altre: o una nuova tessera di circolazione* ».

Il Comitato ha proposto le seguenti modifiche:

« *Al secondo comma, sostituire le parole: indicate nell'articolo 1, con le altre: diffidate ai sensi dell'articolo 1* ».

*Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:*

« *Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A, i requisiti morali possono essere accertati dopo il rilascio della patente* ».

« *Al terzo comma, sostituire le parole: il Ministro dell'interno, con le parole: il Ministro per l'interno* ».

« *All'ultimo comma, sopprimerlo* ».

CIANCA. Questi emendamenti risultano ora evidentemente preclusi. Noi del resto avevamo formulato già la riserva di ritirare quelli da noi presentati, una volta che non è

stato accolto il principio secondo cui l'autorità giudiziaria, anziché il prefetto, dovrebbe essere competente a giudicare. Mentre il Comitato ha riconosciuto esatti i nostri rilievi a proposito delle spese cui va incontro il richiedente per ottenere la patente di motociccoli, non è stato possibile ottenere però il chiarimento da noi chiesto in ordine alla procedura che deve seguire l'interessato per ottenere il documento. Si è detto che l'interessato deve presentare una domanda in carta bollata, munita di fotografie e presentarsi alla sede di esami che non è più quella provinciale ma quella decentrata, dato che l'esame stesso può essere ormai sostenuto anche davanti ad un qualsiasi tecnico e non davanti ad un ingegnere, come era previsto dal precedente codice.

Vorremmo sapere adesso quale è effettivamente l'autorità che consegna la patente al motociclista e se questi debba personalmente recarsi in prefettura per il ritiro oppure se egli la possa ritirare, seduta stante, dall'autorità tecnica competente, dato che — come si era detto — un funzionario di prefettura sarebbe stato presente per apporre il necessario visto e per consentire seduta stante, ripeto, il rilascio della patente.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non posso a questo proposito che ripetere quanto ebbi occasione già di dire in sede di Comitato. Il Ministro si è preoccupato di snellire al massimo la procedura per il rilascio di queste patenti. Ella, onorevole Cianca, ha già accennato alle condizioni e agli adempimenti necessari per il rilascio che noi abbiamo fatto prospettare da parte dei nostri organi tecnici. Sono in grado di assicurare che il rilascio della patente avverrà nella sede stessa di esami. Per i primi quattro mesi, come prescrive il codice, non vi sarà nessun esame: dopo i primi quattro mesi vi sarà un semplice esame di segnaletica ma la patente verrà consegnata seduta stante. L'importo da pagare sarà di 350 lire, somma già fissata dal Comitato.

Per quanto riguarda i requisiti morali la prefettura chiederà in un secondo tempo le informazioni: se esse sono favorevoli tutto andrà normalmente, se esse dovessero essere negative si provvederà al ritiro della patente.

CIANCA. Prendo atto di questa dichiarazione soprattutto per quanto si riferisce al rilascio della patente *seduta stante*.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. D'accordo. Aggiungo, anzi, che un funzionario della prefettura firmerà il documento all'atto stesso in cui si presenta il can-

didato cui sarà consegnata la patente, in quanto, come ho già detto, l'esame dei documenti sarà fatto in un secondo tempo.

Il Ministro dei trasporti desidera, infatti, assicurare il maggiore decentramento possibile alle sedi di esami di modo che le formalità vengano svolte senza eccessivo disagio per gli interessati. Naturalmente, alla soluzione di questo proplema si frappone in parte la necessità organizzativa in ordine al numero ridotto dei funzionari a disposizione, ma ad ogni modo quello che io desidero in questo momento riaffermare è l'impegno assunto dal Ministero di fronteggiare la situazione.

CIANCA. Prendo atto di queste dichiarazioni.

ZAPPA. Desidero, poiché ne ha parlato l'onorevole Sottosegretario, sottolineare l'importanza del problema dell'aumento degli organici, stabilendo possibilmente dei turni per migliorare il servizio.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Abbiamo già dato assicurazioni in questo senso disponendo che il decentramento sia il più esteso possibile.

ZAPPA. Anche nei mandamenti?

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non sono in grado di specificare, ma l'impegno del Ministro, ripeto, è quello di snellire al massimo. Del resto tutti i colleghi che intendessero farlo, possono benissimo fornire utili indicazioni al Ministero che cercherà di provvedere.

PRESIDENTE. L'emendamento Calabrò al primo comma è stato ritirato, mentre l'onorevole Cianca insiste sul proprio, in quanto egli sostiene l'opportunità di non includere nel comma i cosiddetti delinquenti per tendenza.

AMENDOLA PIETRO. Vorrei qui sollevare una questione che si ricollega anche al contenuto del secondo comma dell'articolo 82. Pregherei pertanto il relatore di voler chiarire alla Commissione la situazione nel suo complesso, sia per quanto riguarda il primo comma, sia per quanto riguarda il secondo, in relazione alle norme vigenti sui « sospetti ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Per quanto riguarda il contenuto del primo comma debbo dire che esso rimane quale era nel codice e cioè che non possono essere ammessi a sostenere gli esami per il conseguimento della patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza, nonché tutti coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza o alle misure preventive di cui all'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Al secondo comma invece verrebbe proposta una modifica in base alla quale la patente può essere negata dal prefetto alle persone diffidate ai sensi dell'articolo 1 di detta legge.

AMENDOLA PIETRO. Noi desidereremmo avere su questo punto taluni chiarimenti. Noi siamo contrari al riferimento contenuto nel primo e nel secondo comma dell'articolo, soprattutto per quanto riguarda le possibilità discriminatorie contenute nella legge del 27 dicembre 1956. Tutti sanno che sulla base del loro potere discrezionale i questori possono talvolta colpire cittadini del tutto onesti. La lettera della norma dice che possono essere colpiti gli oziosi e i vagabondi abituali, per cui capita alle volte che nostri compagni di partito o attivisti, rubricati dal questore con l'etichetta di « oziosi e vagabondi » sulla base di valutazioni a sotto fondo politico, siano danneggiati da questa legge, la quale, così come è, si presta a molti abusi.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Fermo restando il principio che un vaglio, ai fini della tutela della sicurezza pubblica, debba essere comunque fatto, è sembrato quanto mai opportuno collegare questo vaglio ad una disposizione già in vigore che consente di definire, con una determinata procedura, elementi che siano già stati ritenuti pericolosi per la sicurezza pubblica. In correlazione a questa norma già vigente è sembrato, perciò, opportuno che ne discendesse al prefetto la potestà di negare (in quei casi) la patente.

PRESIDENTE. Tutti gli emendamenti, presentati all'articolo 82, sono ritirati dai proponenti tranne quelli proposti dal Comitato, che pongo in votazione:

« Al secondo comma, sostituire le parole: indicate nell'articolo 1, con le altre: diffidate ai sensi dell'articolo 1 ».

(È approvato).

AMENDOLA PIETRO. Per una questione di forma e anche di sostanza propongo che all'emendamento aggiuntivo al secondo comma invece di dire « possono essere accertati » si dica « debbono essere accertati ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta, come i colleghi sanno, di un testo non governativo, ma formulato dal Comitato il quale ha creduto di affermare che l'accertamento dei requisiti morali possa essere effettuato dopo il rilascio della patente.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il principio del rilascio della

patente a vista sembra giusto in quanto è evidente che il prefetto non ha la possibilità di accertare i requisiti morali dell'interessato nel momento in cui gli viene rilasciata la patente. L'accertamento dei requisiti morali si pone quindi cronologicamente *a posteriori*. Pertanto, la formula da usare dovrebbe essere quella di « saranno accertati ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Nemmeno questa formula mi sembra troppo opportuna poiché in molti casi non occorrerà nessun accertamento.

AMENDOLA PIETRO. Si dica allora « potranno essere accertati ».

BARDANZELLU. Mi associo.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Anch'io.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il seguente emendamento aggiuntivo del Comitato, al secondo comma dell'articolo 82, con le modificazioni proposte dall'onorevole Amendola e accettate dalla Commissione:

« Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:

« Per la patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A, i requisiti morali potranno essere accertati dopo il rilascio della patente ».

(È approvato).

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Mi permetto di fare osservare che per quanto riguarda la correzione formale proposta al terzo comma, di cambiare cioè la dizione « Ministro dell'interno », con quella « Ministro per l'interno » erano sorti alcuni dubbi per la correzione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Veramente, secondo la prassi, la dizione più usata è quella di « Ministro dell'interno ».

ZAPPA. A parte la questione di forma, vorrei fare alcune osservazioni sul contenuto di questo comma. In esso si dice che contro il mancato rilascio della patente è possibile ricorrere al Ministro dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, nei casi evidentemente in cui la negazione della patente sia avvenuta ai sensi del secondo comma.

Ciò effettivamente potrebbe determinare talune discriminazioni. Facciamo un esempio pratico: il questore ingiunge ad una persona di cambiare condotta e quindi ai sensi del secondo comma nega la patente. Poi non viene promossa l'azione prevista dall'articolo 3 della legge del 1957, la legge cioè in base alla quale il tribunale sanziona la diffida perfezionando la dichiarazione di pericolosità.

In questo caso il ricorso dell'interessato sarebbe soltanto verso l'autorità — direi — gerarchico amministrativa, la stessa autorità che cioè ha negato la patente. Ognuno vede come, in casi del genere, non possa sussistere garanzia giurisdizionale poiché abbiamo ammesso nel caso ipotizzato la impossibilità di una promozione dell'azione da parte del tribunale, secondo le norme di legge.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Io credo che finché la diffida sussiste, non cade il potere del prefetto di negare la patente. Ove la diffida abbia a cadere in seguito al procedimento di opposizione il prefetto, rimosso l'ostacolo, deve concedere la patente. Sono due procedimenti diversi.

SCALFARO, *Sottosegretario di Stato per gli affari interni*. Mi pare che siano due procedimenti i quali non sono collegati per forza. L'articolo 82 dice che il prefetto può negare. Una persona, al momento in cui viene diffidata dal questore, perde la possibilità di vedersi concedere la patente dal prefetto, perché si trova in una di quelle categorie alle quali la patente può essere negata. Quindi è una valutazione diversa che fa il prefetto. Non è sufficiente la semplice diffida, ma è necessario che il prefetto valuti lo stato di pericolosità del diffidato e ritenga opportuno negargli la patente.

Ove poi la persona ottenga la revoca della diffida, farà presente al prefetto che sono cadute le ragioni di fondo per la diffida e avrà determinato in questo modo la caduta anche dei motivi per il diniego della patente. Ma sono due procedure che non possono non essere separate. E in queste due procedure separate abbiamo tutte le garanzie, perché, se il rifiuto della patente fosse motivato da altre ragioni oltre quella della diffida, anche caduta quest'ultima non cesserebbero le altre ragioni che hanno determinato il rifiuto della patente. Sono quindi necessarie le due procedure separate.

ZAPPA. Ma se il questore non provoca l'azione dell'articolo 3 della legge del 1956, in modo che si arrivi ad una definizione sul terreno giuridico della posizione del diffidato, quest'ultimo resterà soltanto con la possibilità di ricorso al ministro dei trasporti.

Per queste ragioni da parte nostra sospettiamo la possibilità di discriminazioni, e lo diciamo con molta franchezza.

SCALFARO, *Sottosegretario di Stato per gli affari interni*. Il cittadino diffidato che non ritenga di costituire una pericolosità sufficiente per vedersi negare la patente, dato che il secondo comma dell'articolo 82 dice

che la patente può essere negata dal prefetto, ricorre al Ministro dei trasporti.

AMENDOLA PIETRO. E quale competenza ha il Ministro dei trasporti?

SCALFARO, *Sottosegretario di Stato per gli affari interni*. Noi abbiamo cercato di mantenere separata la procedura amministrativa da quella giudiziaria. In questo caso, essendo un provvedimento del prefetto ed essendo necessaria la sua valutazione per togliere o non dare la patente, non resta altro, secondo l'impostazione fondamentale che avevamo accettato nel Comitato ristretto, che ricorrere per via gerarchica per competenza al Ministro dei trasporti.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA  
*Presidente della X Commissione*

ZAPPA. Io volevo nel terzo comma distinguere le due situazioni: in relazione al primo comma, si ricorre al Ministro dei trasporti; in relazione al secondo comma, nel caso che il prefetto eserciti la potestà di negare la patente, viene assegnato al prefetto un termine di cinque o sei mesi per promuovere l'azione di cui all'articolo 3. Se la magistratura dirà che l'interessato merita quella censura, il provvedimento resta com'è; se invece dice che quella censura l'interessato non la merita, cade la preclusione del prefetto.

PRESIDENTE. In questo senso non è stato presentato un emendamento.

ZAPPA. Mi riservo di presentarlo.

SCALFARO, *Sottosegretario di Stato per gli affari interni*. Io non vedo questo problema e sono contrario a una modifica. Perché mi pare che stiamo cercando una modifica all'istituto della diffida, mentre stiamo discutendo il problema della patente. Sono due cose separate.

AMENDOLA PIETRO. Ma voi avete collegato la patente alla diffida.

SCALFARO, *Sottosegretario di Stato per gli affari interni*. Ci sono delle ipotesi di persone che possono vedersi ritirare o non concedere la patente. Tra costoro sono i diffidati. Quando voi dite, se ho bene inteso l'obiezione dell'onorevole Zappa, che non ci sono garanzie sufficienti, vi spostate non sul problema della patente, ma sul problema della diffida. Sarebbe quindi da rivedere questo istituto, ma non possiamo rivederlo in questa sede. Si osserva che rimane sospesa la diffida. Ma questa rimane sospesa per la procedura della diffida, e noi non possiamo, trattando della patente, modificare la legge sulla diffida.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

CAMANGI. Se è vero quello che ha detto il collega Zappa, mi pare che il problema non vada risolto per il particolare della patente, ma vada risolto in altra sede, perché il cittadino diffidato abbia il modo, se ne ha il diritto, di togliersi di dosso questa diffida a tutti gli effetti, e quindi anche agli effetti della patente. Mi pare perciò che bisognerebbe impostare il problema, se esiste, in quell'altra sede.

PRESIDENTE. L'onorevole Zappa ha presentato un emendamento al terzo comma dell'articolo 82, che dice: « Nel caso di cui al comma 2, il questore, su richiesta del prefetto, deve dar corso entro tre mesi alla procedura prevista dall'articolo 3 della legge. Ove questa richiesta non venga esercitata viene meno il motivo del diniego della patente ».

Lo pongo in votazione.

(*Non è approvato*).

Sempre a proposito del terzo comma dell'articolo 82 gli onorevoli Cianca ed altri hanno presentato un altro emendamento, che non è stato accolto dal comitato, ma sul quale l'onorevole Cianca insiste. L'emendamento propone di sostituire le parole: « di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministro dell'interno », con le altre: « entro 60 giorni ».

AMENDOLA PIETRO. Questo emendamento si riferisce al ricorso, in via amministrativa, avverso il mancato rilascio della patente (ritengo che il mancato rilascio debba ascrivere alla mancanza dei requisiti morali, fisici e psichici). Orbene, noi pensiamo che per semplificare la procedura, per far sì che questo ricorso venga deciso nel più breve tempo possibile senza che l'aspirante debba attendere mesi e mesi, possa essere sufficiente la sola competenza del Ministero dei trasporti. Ma cosa più importante è che venga stabilito un termine. Sono a conoscenza, infatti, del caso di un tale che in un anno non è riuscito ad ottenere una decisione.

PRESIDENTE. Il Governo accetta l'emendamento aggiuntivo e non quello sostitutivo.

Pongo in votazione, pertanto l'aggiunta al terzo comma dell'articolo 82, dopo le parole: « di concerto con il Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministro dell'interno », delle altre: « entro 60 giorni ».

(*È approvato*).

Per il coordinamento con le altre analoghe dizioni già inserite nel testo del codice della strada si potrebbe adottare la formula-

zione « Ministro per l'interno » anziché quella di « Ministro dell'interno ».

(*Così resta stabilito*).

È stato presentato dal Comitato un emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 82 per coordinamento con l'articolo 91.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Agli altri emendamenti all'ultimo comma, gli onorevoli Cianca, Calabrò, Borghese hanno rinunciato. L'emendamento Elkan si intende decaduto perché il proponente è assente.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno presentato un nuovo articolo 82-bis, che è però precluso:

#### ART. 82-bis.

« Aggiungere il seguente articolo:

« Avverso il mancato rilascio del foglio di abilitazione è ammesso ricorso alla Giunta provinciale amministrativa la quale deciderà entro trenta giorni ».

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 83 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 83:

#### ART. 83.

(*Esercitazioni di guida*)

« A chi ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida — esclusa quella ad uso privato per motoveicoli della categoria A — ovvero l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli, ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti viene rilasciata una autorizzazione per esercitarsi alla guida.

L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi sui veicoli della categoria per la quale è stata chiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché a suo fianco si trovi, in funzione di istruttore, persona munita di patente valida per la stessa categoria, la quale deve, a tutti gli effetti, vigilare la marcia del veicolo.

Le esercitazioni su veicoli nei quali non può prendere posto, oltre al conducente, altra persona munita di patente, sono consentite in luoghi poco frequentati.

L'autorizzazione è valida per tre mesi; per giustificati motivi può essere prorogata per un periodo massimo di altri tre mesi.

Chiunque, autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida per la stessa categoria di veicoli, è punito con le pene stabilite dall'articolo 80, comma nono.

Chiunque guida senza l'autorizzazione per l'esercitazione, ma avendo a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente di guida per la stessa categoria di veicoli, è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila. Le stesse pene si applicano alla persona che funge da istruttore ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno rinunciato al primo ed al secondo emendamento all'ultimo comma dell'articolo 83 così formulati:

« *All'ultimo comma, sopprimere le parole: con l'arresto fino ad un mese o* ».

« *Sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000* ».

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 84. Do lettura dell'articolo 84:

#### ART. 84.

*(Scuole per conducenti di veicoli a motore)*

« Le scuole per conducenti di veicoli a motore sono soggette ad autorizzazione del Ministero dei trasporti e sono sottoposte alla sua vigilanza.

L'autorizzazione può essere rilasciata a chi possiede adeguata capacità finanziaria.

L'autorizzazione non può essere concessa ai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e a coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

L'autorizzazione può essere negata alle persone indicate nell'articolo 1 di detta legge.

La scuola deve possedere una adeguata attrezzature tecnica e deve disporre di un direttore, di insegnanti e di istruttori, riconosciuti idonei dall'Amministrazione.

L'autorizzazione è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando:

a) l'attività della scuola non si svolga regolarmente;

b) il titolare non provveda alla sostituzione del direttore o degli insegnanti o degli istruttori che non siano più ritenuti idonei dall'Amministrazione;

c) il titolare non ottemperi alle disposizioni date dalla Amministrazione ai fini del regolare funzionamento della scuola.

L'autorizzazione è revocata quando:

a) siano venuti meno la capacità finanziaria o i requisiti morali del titolare;

b) venga meno l'attrezzatura tecnica della scuola;

c) sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione.

Nel regolamento saranno stabiliti i requisiti di idoneità del direttore, degli insegnanti e degli istruttori delle scuole per conducenti; i programmi di esame per l'accertamento della idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori, le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico nonché la durata dei corsi.

Chiunque gestisce una scuola senza autorizzazione è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire diecimila a lire ventimila ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich avevano presentato il seguente emendamento, cui hanno poi rinunciato:

« *Il secondo comma, sostituirlo con il seguente:*

« L'autorizzazione non può essere concessa a chi non dimostri di aver stipulato assicurazione contro i rischi della responsabilità civile verso terzi, che comprenda gli allievi conducenti, e sia contratta per massimali elevati ».

Al quinto comma dell'articolo 84 è stato presentato il seguente emendamento aggiuntivo da parte del Comitato:

« I veicoli adibiti a scuola guida debbono essere assicurati per la responsabilità civile dei danni derivanti dalla loro circolazione, per somme non inferiori a quelle stabilite dal Ministero dei trasporti ».

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 85 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 85:

#### ART. 85.

*(Esame di idoneità)*

« Per ottenere la patente di guida occorre sostenere un esame nel quale il candidato deve dimostrare di possedere:

a) per la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria A:

conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale;

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

b) per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *B*, *C*, *D* ed *F*:

1) conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale;

2) conoscenza generica del funzionamento del veicolo, specialmente in relazione agli organi di manovra;

3) abilità alla guida;

c) per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli della categoria *E* e per la patente di guida ad uso pubblico per autoveicoli e motoveicoli di ogni categoria:

1) conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale;

2) conoscenza della costituzione e del funzionamento dei meccanismi e dei vari organi del veicolo e dei principali modi per prevenire o riparare avarie;

3) abilità alla guida.

L'esame previsto dalle lettere *a*), *b*) e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato della motorizzazione civile; all'esame previsto dalla lettera *b*), numeri 1) e 2) per il conseguimento della patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *B* e *C*, interviene un rappresentante dell'Automobile Club d'Italia.

L'esame di coloro che hanno frequentato una scuola per conducenti può svolgersi presso la stessa scuola; a quello previsto dalla lettera *a*) e dalle lettere *b*) e *c*), numeri 1) e 2), assiste il direttore o un insegnante della medesima.

L'esame non può essere sostenuto prima che sia trascorso un mese dalla data di rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida e prima che risulti che non esistano le cause ostative indicate nell'articolo 82, comma primo.

Tra un esame sostenuto con esito sfavorevole ed un successivo esame deve trascorrere almeno un mese, e non meno di quindici giorni qualora si tratti dell'esame per ottenere la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*.

Gli esami possono essere sostenuti entro il termine di validità dell'autorizzazione per la esercitazione, e, qualora si tratti dell'esame per ottenere la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria *A*, entro sei mesi dalla data di presentazione della domanda.

Nel regolamento saranno stabiliti i programmi di esame ».

All'articolo 85 e precisamente al primo comma, l'onorevole Camangi ha presentato

il seguente emendamento aggiuntivo, per altro non accolto dal Comitato. L'emendamento propone di aggiungere dopo le parole: « deve dimostrare di possedere » le altre: « oltre alla necessaria abilità alla guida stessa ».

Lo pongo in votazione.

(*Non è approvato*).

Il Comitato propone il seguente emendamento sostitutivo al secondo comma dell'articolo 85 delle parole: « L'esame previsto dalle lettere *a*), *b*) e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato della motorizzazione civile », con le altre: « L'esame previsto dalla lettera *a*) è sostenuto davanti a un tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione civile; quello previsto dalle lettere *b*) e *c*) è sostenuto davanti ad un ingegnere dell'Ispettorato medesimo ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il Comitato propone di sostituire il quarto comma dell'articolo 85 con il seguente testo: « L'esame previsto dalle lettere *b*) e *c*) non può essere sostenuto prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida e prima che risulti che il titolare sia in possesso dei requisiti morali indicati nell'articolo 82 comma primo ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

BOTTONELLI. Il terzo comma si riferisce alle scuole guida e precisamente alla possibilità o meno che esse siano sede di esami. Propongo, pertanto, di sostituire alle parole: « può svolgersi » le altre: « si svolge ». Non vi è, infatti, alcuna ragione di privare di questo beneficio le scuole guida, se non quella di favorire l'Automobile Club.

PRESIDENTE. Onorevole Bottonelli, la Commissione aveva stabilito che gli emendamenti fossero presentati entro un certo termine per permettere al Comitato di poterli coordinare.

BOTTONELLI. Si tratta di affermare questo principio.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Così le scuole diventano un monopolio.

BOTTONELLI. Propongo, inoltre, un emendamento sostitutivo alle lettere *a*) e *c*) dello stesso comma, nel punto dove si dice: « assiste ». All'esame assiste un insegnante della scuola appositamente autorizzato e qualificato dal Ministero. Perché, quindi, usare il verbo « assistere », quasi si trattasse di uno spettatore? Noi proponiamo, quindi, che dove



## III. LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

si dice « assiste » si legga, invece: « interviene quale membro della commissione ».

Non facciamo altro, in questo modo, che richiamarci all'articolo 107 del vecchio codice, di cui nessuno ha finora dimostrato la non idoneità.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Posso dare assicurazione che la situazione esposta sarà tenuta presente; ma è da tenere presente che in una sola città possono esistere quattro o cinque scuole autorizzate.

GAMANGI. Per quale ragione è necessario abolire una prassi che si dimostra efficiente? Attualmente, secondo l'articolo 107 del vecchio codice, gli esami si sostengono presso le scuole autorizzate e tutto questo non ha dato luogo ad alcun inconveniente.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si dichiara favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Bottonelli tendente a sostituire al terzo comma le parole: « può svolgersi » con le altre: « si svolge ».

(È approvato).

Il secondo emendamento Bottonelli propone di sostituire alle parole: « assiste un insegnante della medesima » le altre: « interviene quale membro della Commissione il direttore o un insegnante della medesima ».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Noi siamo favorevoli a che si dica: « assiste ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo emendamento Bottonelli.

(Non è approvato).

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geftter Wondrich hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo 85-bis:

## ART. 85-bis.

*Aggiungere il seguente articolo:*

*(Accertamenti di idoneità)*

« L'accertamento di idoneità relativo alla segnaletica ed alle norme di circolazione stradale per la guida di motoleggere è effettuato dal sindaco o da persona da lui delegata assistiti da un sottufficiale della Polizia della strada ».

Non vi insistono per le precedenti modificazioni apportate.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo 85-bis:

*« Aggiungere il seguente articolo:*

« Per ottenere il foglio di abilitazione alla guida di motoveicoli occorre sostenere un esame nel quale il candidato deve dimostrare di possedere conoscenza della segnaletica e delle norme di circolazione stradale.

L'esame è sostenuto davanti al sindaco del comune al quale viene richiesto il foglio di abilitazione, ovvero, su delega del sindaco, avanti il segretario comunale oppure il dirigente del servizio di vigilanza urbana ».

Esso è però precluso.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 86 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 86:

## ART. 86.

*(Patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici)*

« Per guidare macchine agricole, carrelli, nonché macchine operatrici escluse quelle a vapore, che circolano su strada, occorre aver ottenuto la patente di guida con le norme stabilite per la patente per autoveicoli e motoveicoli e previo l'esame di idoneità previsto dall'articolo 85, comma primo, lettera b).

La patente può abilitare alla guida delle seguenti categorie di veicoli:

- A) macchine agricole;
- B) carrelli;
- C) macchine operatrici.

Al titolare della patente di guida prevista dal presente articolo si applicano le disposizioni dell'articolo 80, commi ottavo ed ultimo.

Chiunque guida macchine agricole, carrelli o macchine operatrici, senza essere munito della patente, è punito con le pene stabilite dall'articolo 80, comma nono.

Chiunque autorizzato per l'esercitazione guida senza avere a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente di guida valida per la stessa categoria di veicoli, è punito con le pene stabilite dall'articolo 80, comma nono.

Chiunque guida senza l'autorizzazione per l'esercitazione ma avendo a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida per la stessa categoria di veicoli, è punito

con le pene stabilite dall'articolo 83, ultimo comma. Le stesse pene si applicano alla persona che funge da istruttore ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi hanno presentato i seguenti due emendamenti:

« *Al quarto comma, sostituire le parole:* le pene stabilite dall'articolo 80, comma nono, *con le altre:* l'ammenda da lire 5.000 a lire 25.000 ».

« *Al quinto comma, sostituire le parole:* le pene stabilite dall'articolo 80, comma nono, *con le altre:* l'ammenda da lire 5.000 a lire 25.000 ».

Vi hanno però rinunciato. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 87 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 87:

#### ART. 87.

##### (Validità della patente di guida)

« La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli ad uso pubblico è valida anche per la guida ad uso privato delle stesse categorie di veicoli.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *B*, *C* e *D* è valida anche per le categorie rispettivamente elencate in precedenza nell'articolo 80.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli della categoria *F* è valida soltanto per la guida del veicolo ivi indicato e specialmente adattato in relazione alla mutilazione o alla minorazione del titolare di essa.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A* e *B* rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli ivi indicati.

La patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici è valida anche per la guida di motoveicoli della categoria *A* ad uso privato.

Chiunque, munito di patente per autoveicoli e motoveicoli, guida un autoveicolo o motoveicolo di categoria diversa da quelle per le quali la patente è valida, ovvero pur guidando veicolo della stessa categoria in servizio pubblico è munito di patente ad uso privato, a meno che, in questa ultima ipotesi, guidi un autoveicolo della categoria *E*, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila; qualora

sia munito di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria *A* è punito con l'arresto da due a quattro mesi e con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque, munito di patente per autoveicoli e motoveicoli della categoria *F*, guida un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato in relazione alla sua mutilazione e minorazione, ovvero munito di patente per autoveicoli o motoveicoli delle categorie *A* e *B* quale mutilato o minorato fisico, guida un autoveicolo o motoveicolo di categoria o tipo diverso, è punito con l'arresto da due a quattro mesi e con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Chiunque, munito di patente per macchine agricole, carrelli o macchine operatrici, guida un veicolo di categoria diversa da quella per la quale la patente è valida, è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Al secondo comma dell'articolo 87 il Comitato propone di sostituire le parole: « rispettivamente elencate in precedenza nell'articolo 80 » con le altre: « che rispettivamente le precedono nell'elencazione di cui all'articolo 80 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich hanno presentato i seguenti emendamenti:

« *Al quarto comma, aggiungere, dopo le parole:* patente di guida, *le altre:* o tessera di circolazione ».

« *Al quinto comma, aggiungere, dopo le parole:* patente di guida, *le altre:* o tessera di circolazione ».

« *Al sesto comma, aggiungere, dopo le parole:* munito di patente, *le altre:* o tessera di circolazione ».

« *Al settimo comma, aggiungere, dopo le parole:* munito di patente, *le altre:* o tessera di circolazione ».

Vi hanno però rinunciato a seguito delle modifiche già apportate.

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano presentato il seguente emendamento all'ultimo comma, a cui hanno rinunciato:

« *All'ultimo comma, sopprimere le parole:* con l'arresto fino ad un mese o ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 88 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 88:

ART. 88.

*(Durata e conferma della validità della patente di guida)*

« La patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A e B e la patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici sono valide per dieci anni; qualora siano rilasciate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età sono valide per cinque anni.

La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A, B ed F, rilasciata a minorati o mutilati fisici, quella ad uso privato per autoveicoli della categoria C e quella ad uso pubblico per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A, B e C sono valide per cinque anni.

La patente di guida ad uso privato o pubblico per autoveicoli della categoria D è valida per cinque anni.

La validità della patente può essere confermata da ogni Prefettura; a tal fine occorre presentare un certificato medico di data non anteriore a tre mesi e rilasciato da uno dei sanitari indicati nell'articolo 81, comma primo, dal quale risulti che il titolare è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti. Nel caso di cui all'articolo 80, quarto comma, la visita viene effettuata dalla Commissione, di cui all'articolo 81, secondo comma.

Chiunque guida con patente la cui validità sia scaduta è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

La patente è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione ed è inviata alla Prefettura presso la quale il titolare dichiara di voler chiedere la conferma di validità ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gefter Wondrich avevano presentato il seguente emendamento al primo comma, cui hanno poi rinunciato:

« Al primo comma, aggiungere, dopo le parole: la patente di guida, le altre: e la tessera di circolazione ».

Al secondo comma vi è un emendamento proposto dal Comitato tendente a sostituire le parole: « minorati o mutilati fisici », con le altre: « mutilati o minorati fisici ».

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

Al quinto comma dell'articolo 88 gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi e gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gefter Wondrich avevano presentato il seguente emendamento, a cui hanno poi rinunciato:

« Al quinto comma, sopprimere le parole: con l'arresto fino a due mesi o ».

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 89 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 89:

ART. 89.

*(Revisione della patente di guida)*

« I Prefetti e gli Ispettorati della motorizzazione civile possono disporre che siano sottoposti a visita medica o ad esame di idoneità i titolari di patente di guida qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi dei requisiti fisici e psichici prescritti o della idoneità ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gefter Wondrich avevano presentato i seguenti due emendamenti, cui hanno rinunciato a seguito delle modifiche già apportate:

« Aggiungere alle parole: i prefetti, le parole: i sindaci ».

« Aggiungere alle parole: titolari di patenti di guida, le parole: e di tessere di circolazione ».

L'articolo 89 rimane pertanto immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 90 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 90:

ART. 90.

*(Possesso del documento necessario per la guida)*

« Il conducente di ciclomotori deve avere con sé un documento dal quale possa rilevarsi l'età.

Il conducente di altri veicoli a motore deve avere con sé la patente di guida o l'autorizzazione per l'esercitazione.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

Gli onorevoli Cibotto, Cafiero e Ottieri hanno presentato il seguente emendamento al primo comma:

« Sostituirlo con il seguente:

« Il conducente di ciclomotori e di motoleggere deve avere con sé un documento dal quale possa rilevarsi l'età ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich hanno presentato al secondo comma il seguente emendamento:

« Al secondo comma, aggiungere, dopo le parole: la patente di guida, le altre: o la tessera di circolazione ».

Essi vi hanno però rinunciato a seguito delle modifiche apportate. L'articolo 90 del nuovo Codice stradale rimane immutato.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 91 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 91:

#### ART. 91.

(Sospensione e revoca della patente di guida)

« La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

La patente di guida può essere sospesa o, nei casi di maggiore gravità, revocata dal Prefetto nella ipotesi prevista dall'articolo 82, secondo comma.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da due mesi ad un anno o, in caso di infrazioni commesse a breve distanza di tempo, la revoca permanente quando il titolare sia incorso in più violazioni delle seguenti norme di comportamento, anche se siano intervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) obbligo di osservare i limiti massimi di velocità;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulla strada se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza, ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora esista tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prosimità e in corrispondenza delle curve o dei dossi o in caso di scarsa visibilità;

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati con autotreni la cui motrice non sia un'autovettura con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce anabbagliante se incrocia altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da sei mesi ad un anno quanto il titolare, in caso di investimento di persona, non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo massimo di due anni nei casi di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravi.

I provvedimenti prefettizi di cui ai commi precedenti sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile. Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto ed all'Ispettorato gli elementi necessari per la valutazione delle modalità e delle circostanze di fatto relative all'investimento.

La patente è revocata permanentemente dal Prefetto:

1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2) quando intervenga una delle cause ostative al rilascio della patente previste dall'articolo 82, comma primo;

3) quando il titolare, sottoposto all'esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo;

4) quando il titolare in dipendenza dei fatti inerenti alla circolazione stradale sia stato condannato per omicidio colposo o lesioni personali colpose a pena restrittiva della libertà personale non inferiore a tre mesi.

Nei casi previsti dal precedente comma, n. 2), qualora risulti che l'interessato sia munito di patente e nel caso previsto dallo stesso comma, n. 4), il cancelliere presso l'autorità giudiziaria che ha emesso i relativi provvedimenti ne dà notizia alla Prefettura.

La restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi terzo, quarto e quinto, è subordinata a revisione a termini dell'articolo 89.

La sospensione è annotata sulla patente.

Avverso i provvedimenti del Prefetto è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

quale, se la revoca o la sospensione sia stata disposta ai sensi del comma secondo, decide sentito il Ministero dell'interno ».

L'onorevole Macrelli ha presentato un emendamento soppressivo dell'intero articolo.

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, avevano presentato il seguente emendamento, cui hanno però rinunciato:

« Sostituirlo con il seguente:

« Il tribunale o il pretore, secondo la propria competenza, dispone il ritiro temporaneo o a tempo indeterminato della patente di guida o della tessera di circolazione per autoveicoli o motoveicoli nei confronti del conducente:

1°) che abbia riportato due o più condanne, ciascuna di durata non inferiore a tre mesi, per delitti colposi in dipendenza di fatti inerenti alla circolazione stradale;

2°) che abbia riportato cinque o più condanne per contravvenzioni prevedute dal Codice della strada, entro tre anni dalla prima condanna;

3°) che sia stato sorpreso — alla guida — in stato di evidente ebbrezza per uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti.

La sospensione dell'esercizio di guida, in seguito al ritiro della patente e della tessera di circolazione, deve avere la durata di tre mesi, se il conducente è incorso in cinque contravvenzioni; di sei mesi, se è incorso in più di cinque contravvenzioni. Nelle ipotesi previste nei nn. 1°) e 3°) la durata della sospensione è a tempo indeterminato e l'interessato non può chiedere il rilascio di una nuova patente o della tessera di circolazione, se non siano trascorsi due anni dalla condanna o dall'accertamento dell'uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quello di grazia e giustizia, sono stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo ».

Gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca, avevano presentato il seguente emendamento, cui hanno poi rinunciato:

« Sostituirlo con il seguente:

« La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

Il Prefetto può disporre la sospensione da due a sei mesi nelle ipotesi previste dall'articolo 1 legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da due a sei mesi quando il titolare sia incorso nelle seguenti violazioni e siano intervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) obbligo di osservare i limiti massimi di velocità;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulla strada se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza, ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora esista tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prossimità e in corrispondenza delle curve o dei dossi o in caso di scarsa visibilità;

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati con autotreni la cui motrice non sia un'autovettura con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce abbagliante se incrocia altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza.

Qualora non siano intervenute cause di estinzioni dei reati la sospensione della patente potrà essere ordinata dall'autorità giudiziaria precedente.

Il Prefetto revoca la patente:

1°) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2°) quando intervenga una delle cause ostative al rilascio della patente previste dall'articolo 82, comma primo;

3°) quando il titolare, sottoposto all'esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo.

Contro il provvedimento di revoca della patente disposto dal Prefetto è ammesso ricorso al Ministro dei trasporti il quale, se la revoca è stata disposta ai sensi del comma precedente n. 2, decide sentito il Ministero dell'interno.

Il titolare della patente entro dieci giorni dalla comunicazione del provvedimento di sospensione previsto dai commi secondo e terzo può ricorrere al Tribunale il quale decide in Camera di Consiglio, osservate, in quanto ap-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

plicabili, le disposizioni dell'articolo 737 e seguenti del Codice penale.

Il Tribunale ad istanza del Prefetto può, nei casi più gravi previsti dall'articolo 1 legge 27 dicembre 1956, n. 1423, e nel caso di più infrazioni elencate al comma 3° del presente articolo, commesse nel periodo di un anno, disporre la revoca della patente.

Contro i provvedimenti decisi in Camera di Consiglio dal Tribunale è ammesso reclamo entro dieci giorni dalla notifica alla Corte di appello che pronuncia in Camera di Consiglio definitivamente.

Il provvedimento definitivo della sospensione è annotato sulla patente. Nel caso di omicidio colposo, di lesioni colpose gravissime e gravi e di omissione di soccorso il Prefetto sospende la patente per un periodo massimo di due anni. Entro due mesi dal provvedimento prefettizio l'autorità giudiziaria procedente d'ufficio o ad istanza dell'interessato potrà convalidare, modificare e revocare il provvedimento. L'autorità giudiziaria procedente potrà d'ufficio disporre la sospensione della patente anche fino al giudizio di primo grado. Con la sentenza il Giudice deve ordinare la restituzione, la revoca o la sospensione della patente. In quest'ultimo caso la sospensione complessiva non può essere determinata in misura superiore a 3 anni, tenuto conto dei provvedimenti già intervenuti.

I provvedimenti presi dall'autorità amministrativa o dall'autorità giudiziaria, anche non definitivi, sono immediatamente esecutivi.

Il cancelliere presso l'autorità giudiziaria che ha emesso i provvedimenti di cui all'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, ed i provvedimenti anche non definitivi di convalida, di modifica, di revoca ed i provvedimenti di sospensione, di restituzione o di revoca della patente, ne dà immediata notizia alla prefettura.

La restituzione della patente sospesa ai sensi del precedente articolo può essere subordinata a revisione a termine dell'articolo 89 ».

Al primo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno presentato i seguenti due emendamenti:

« Al 1° comma, *sostituire le parole*: La patente, *con le altre*: Il certificato di idoneità ovvero foglio di abilitazione ».

« *Sostituire la parola*: Prefetto, *con le altre*: Ispettorato per la motorizzazione civile, *ovvero* Il sindaco ».

Al secondo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi hanno presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimerlo* ».

Al terzo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi Giorgi hanno presentato i seguenti emendamenti:

« *Sostituire le parole*: Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da due mesi ad un anno, in caso di infrazioni commesse a breve distanza di tempo, la revoca permanente, quando, *con le altre*: L'autorità giudiziaria ovvero l'Ispettorato della motorizzazione, quando la infrazione non formi oggetto di giudizio penale, possono disporre la sospensione del foglio di abilitazione, ovvero del certificato di idoneità, da due mesi ad un anno, quando ».

« *Aggiungere il seguente comma*:

« L'autorità giudiziaria dispone la revoca del foglio di abilitazione ovvero del certificato di idoneità, quando la infrazione non formi oggetto di giudizio penale, allorché il titolare sia incorso in almeno due sospensioni di cui al comma precedente ».

Sempre al terzo comma gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, hanno presentato il seguente emendamento cui hanno poi rinunciato:

« *Sostituire le parole*: Il Prefetto, *con le altre*: Il Tribunale o il Pretore, secondo le rispettive competenze ».

Al quarto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi hanno presentato il seguente emendamento:

« *Sostituire le parole*: Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo da sei mesi ad un anno, *con le altre*: L'autorità giudiziaria dispone la revoca del certificato di idoneità o del foglio di abilitazione ».

Al quinto e al sesto comma l'onorevole Elkan ha presentato il seguente emendamento:

« *Sostituirli con i seguenti*:

« Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo massimo di due anni

nei casi di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravi fatti salvi i provvedimenti della Autorità giudiziaria.

I provvedimenti prefettizi di cui ai commi precedenti sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile. Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto ed all'Ispettorato gli elementi necessari per la valutazione delle modalità e delle circostanze di fatto relative all'investimento.

La patente è revocata dal Prefetto:

1°) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2°) quando intervenga una delle cause ostative al rilascio della patente previste dall'articolo 82 comma primo;

3°) quando il titolare, sottoposto all'esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89 risulti non più idoneo;

4°) quando il titolare in dipendenza dei fatti inerenti alla circolazione stradale sia stato condannato per omicidio colposo o lesioni personali colpose a pena restrittiva della libertà personale non inferiore a tre mesi, salvo che il magistrato non abbia disposto altrimenti ».

Al quinto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno presentato il seguente emendamento:

« *Sostituire le parole:* Il Prefetto dispone la sospensione della patente per un periodo massimo di un anno, *con le altre:* L'Autorità giudiziaria può sospendere il certificato di idoneità o il foglio di abilitazione per un periodo da 6 mesi a 2 anni ».

Al sesto comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi Giorgi, hanno presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere i riferimenti al Prefetto che vanno riferiti all'Autorità giudiziaria.* ».

Al settimo comma gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno presentato i seguenti emendamenti:

« *Al 7° comma, sostituire le parole:* La patente è revocata permanentemente dal Prefetto, *con le altre:* Il certificato di idoneità è

revocato permanentemente dall'Ispettorato per la motorizzazione civile ».

« *Sopprimere il numero 4)* ».

Al penultimo comma l'onorevole Elkan ha presentato il seguente emendamento:

« *Sostituirlo con il seguente:*

« La sospensione è annotata sulla patente tranne il caso che la responsabilità del titolare sia stata esclusa e viene cancellata qualora tale esclusione sia accertata successivamente all'annotazione ».

Sempre al penultimo comma gli onorevoli Cibotto, Cafiero e Ottieri hanno presentato il seguente emendamento:

« *Aggiungere il seguente comma:*

« Per coloro cui non è obbligatoria la patente di guida, la sospensione o la revoca ai sensi delle disposizioni precedenti si applicano mediante la sospensione o la revoca della carta di circolazione del veicolo ».

Il Comitato ha proposto di sostituire l'articolo 91 del nuovo codice stradale con il seguente:

« *Sostituire l'articolo con il seguente:*

« La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

La patente può essere sospesa dal Prefetto alle persone diffidate ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

La patente è sospesa dal Prefetto per un periodo da uno a tre mesi quando il titolare sia incorso in più violazioni delle seguenti norme di comportamento, anche se siano intervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) obbligo di osservare i limiti massimi di velocità, salvo i casi punibili a sensi del comma ottavo dell'articolo 103;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulle strade se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza, ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora esista tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità;

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE — (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati o di autocarri con autotreni la cui motrice non sia un'autoveettura, con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce anabbagliante nell'incrocio con altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza;

i) divieto di circolare contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità.

Qualora più violazioni delle norme di comportamento indicate nel precedente comma siano commesse nel periodo di un anno, la sospensione della patente è disposta da due a sei mesi.

La patente è sospesa dal Prefetto, per un periodo massimo di due anni, in caso di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravissime o gravi e in ogni caso di investimento di persona, se il conducente non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita. Il provvedimento di sospensione della patente è comunicato dal Prefetto, entro otto giorni, all'Autorità giudiziaria inquirente. Questa, ove nel corso dell'istruttoria accerti che sono venuti a mancare i motivi della sospensione, richiede la revoca del provvedimento al Prefetto, il quale la dispone, sempreché non sussistano altri motivi di sospensione previsti dai commi precedenti.

Nel caso di condanna l'Autorità giudiziaria dispone con la sentenza la sospensione della patente da sei mesi a tre anni e, nei casi di particolare gravità, la revoca. In tale ipotesi non può essere rilasciata una nuova patente.

Nel caso di assoluzione viene data notizia della sentenza al Prefetto, il quale revoca la sospensione, sempreché essa non sia stata disposta per altra causa.

I provvedimenti prefettizi di sospensione della patente, di cui ai commi terzo, quarto e quinto, sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto e all'Ispettorato gli elementi di fatto relativi all'investimento o alla non ottemperanza all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita.

La restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi precedenti è subordinata a revisione a termini dell'articolo 89.

La sospensione è annotata sulla patente.

La patente è revocata dal Prefetto:

1°) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2°) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma primo, ovvero non sia in possesso dei requisiti previsti da detto articolo, commi primo e secondo, qualora, trattandosi di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A, gli accertamenti sull'esistenza dei requisiti stessi siano stati fatti dopo il rilascio della patente;

3°) quando il titolare, sottoposto ad esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo.

Nei casi previsti dal n. 2°) del precedente comma, qualora risulti che l'interessato sia munito di patente, il cancelliere presso l'Autorità giudiziaria che ha emesso i relativi provvedimenti ne dà notizia al Prefetto.

Avverso i provvedimenti del Prefetto è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale, se la sospensione sia stata disposta ai sensi del comma secondo, decide di concerto col Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministro per l'interno ».

CIANCA. Gli emendamenti nostri al primo comma riguardano i prefetti e sono quindi preclusi; il nostro emendamento al secondo comma riguarda l'articolo 82 (istituto della diffida). Noi siamo contrari a tale articolo e voteremo quindi contro.

PRESIDENTE. Ricordo che vi è inoltre un emendamento dell'onorevole Colitto sostitutivo dell'intero articolo e contenuto nell'articolo 8 della proposta di legge n. 731:

L'articolo 91 è sostituito dal seguente:

« L'Ispettorato della motorizzazione civile, salvo che in proposito abbia provveduto l'Autorità giudiziaria, dispone il ritiro temporaneo o a tempo indeterminato della patente di guida per autoveicoli o motoveicoli nei confronti del conducente:

1°) che abbia riportato due o più condanne, ciascuna di durata non inferiore a tre mesi, per delitti colposi in dipendenza di fatti inerenti alla circolazione stradale;

2°) che abbia riportato cinque o più condanne per contravvenzioni prevedute dal Codice della strada, entro tre anni dalla prima condanna.



III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

3°) che sia stato sorpreso — alla guida — in stato di evidente ebbrezza per uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti.

La sospensione dall'esercizio di guida, in seguito al ritiro della patente, deve avere la durata di tre mesi, se il conducente è incorso in cinque contravvenzioni; di sei mesi, se è incorso in più di cinque contravvenzioni. Nelle ipotesi prevedute nei nn. 1°) e 3°) la durata della sospensione è a tempo indeterminato e l'interessato non può chiedere il rilascio di una nuova patente, se non siano trascorsi due anni, previ accertamenti tecnici.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quello di grazia e giustizia, sono stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo ».

COLITTO. Non insisto nel mio emendamento sostitutivo dell'intero articolo 91. Anche se la formulazione di detto articolo da parte del Comitato non mi convince, tuttavia è chiaro che è tale da non poter essere completamente respinta. I prefetti non potranno certo revocare la patente se non in tre casi di particolare gravità, ma solo sospenderla. Il potere di revoca è demandato, invece, all'autorità giudiziaria. Gradirei sapere se il primo comma dell'articolo vada interpretato nel senso che, ove il titolare si presenti alla revisione e questa avrà esito positivo, la sospensione cessa; se il secondo comma vada interpretato nel senso che la sospensione dura finché dura il provvedimento di diffida. Ugualmente gradirei conoscere il vero significato del penultimo comma dell'articolo.

PRESIDENTE. L'onorevole Macrelli rinuncia al proprio emendamento. Così anche gli onorevoli Cianca ed altri ai loro emendamenti al primo, secondo e terzo comma dell'articolo 91.

Pongo ora in votazione il primo, secondo e terzo comma dell'articolo 91, secondo le proposte del Comitato:

« La patente di guida è sospesa dal Prefetto che l'ha rilasciata quando il titolare non si presenti alla revisione disposta ai sensi dell'articolo 89.

La patente può essere sospesa dal Prefetto alle persone diffidate ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

La patente è sospesa dal Prefetto per un periodo da uno a tre mesi quando il titolare sia incorso in più violazioni delle seguenti norme di comportamento, anche se siano in-

tervenute cause di estinzione dei relativi reati:

a) obbligo di osservare i limiti massimi di velocità, salvo i casi punibili a sensi del comma ottavo dell'articolo 103;

b) obbligo di fermarsi e di dare la precedenza a chi circola sulle strade se, fuori dei centri abitati, proviene da un luogo non soggetto a pubblico passaggio;

c) obbligo di dare la precedenza a chi circola su strada con precedenza, ovvero, se le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora esiste tale obbligo;

d) divieto di sorpasso a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità;

e) divieto di sorpasso di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati o di autocarri con autotreni la cui motrice non sia un'autovetture, con autoarticolati o con autosnodati;

f) obbligo di adoperare i proiettori a luce anabbagliante nell'incrocio con altri veicoli;

g) obbligo di guidare facendo uso degli occhiali o di determinati apparecchi prescritti in sede di rilascio della patente;

h) divieto di guidare in stato di ebbrezza;

i) divieto di circolare contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità ».

(Sono approvati).

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione*. Prima che si proceda alla votazione degli emendamenti al quarto comma dell'articolo 91, desidero chiarire i pareri espressi dalla Commissione giustizia sul contenuto di esso. La Commissione ha ritenuto di esprimere due pareri uno in linea principale e l'altro in subordinata. Mi permetto anzi di richiamare su questo punto l'attenzione dell'onorevole Scalfaro che, a quanto mi risulta, ebbe a concorrere validamente alla sua redazione.

Dico subito che abbiamo avuto il testo formulato dal Comitato soltanto pochi minuti prima che avesse inizio la seduta finale della nostra Commissione giustizia e abbiamo apprezzato gli sforzi, certamente validi, fatti dal Comitato per una disciplina più conforme alla caratteristica ripartizione dei poteri. Per cui, in linea di massima, sembra che il rispetto del diritto soggettivo (quale quello ad avere la patente) sia stato assicurato.

Tuttavia (questa è la tesi principale) la Commissione giustizia ritiene che laddove sia

stata investita l'autorità giudiziaria (casi previsti dal quinto e sesto comma) toccherebbe ad essa esprimere il provvedimento anche di revoca della sospensione. Sembra naturale, infatti, che, una volta investita *in toto* la magistratura della materia, essa sia la più idonea a giudicare le ragioni che hanno determinato il provvedimento e ad entrare nel merito sostanziale dell'oggetto.

In sostanza la Commissione giustizia — senza che io mi dilunghi nel riferire ulteriori argomenti — ritiene più conforme alla divisione tradizionale dei poteri e alle garanzie del cittadino che l'autorità giudiziaria sia direttamente competente a disporre il provvedimento di revoca della sospensione di cui ai già citati commi 5 e 6.

In via subordinata, qualora si ritenga opportuno, per non cadere in commissioni di interventi e di attività, che l'atto materiale (revoca della sospensione) sia attribuito al prefetto, la Commissione giustizia chiede che venga usata anche nella definitiva stesura del quinto comma la stessa dizione che il Comitato, su mia proposta, ha accettato nei confronti del comma 7. E cioè che non sia l'autorità giudiziaria a chiedere al prefetto la revoca della sospensione ma bensì sia l'autorità giudiziaria a dare comunicazione al prefetto dei provvedimenti presi, disponendo successivamente il prefetto la revoca della sospensione.

**PRESIDENTE.** Poiché le argomentazioni svolte dall'onorevole Breganze riguardano il quinto comma e non il quarto e poiché l'emendamento Cianca al quarto comma è da considerare precluso, pongo in votazione il comma quarto, nel testo del Comitato:

« Qualora più violazioni delle norme di comportamento indicate nel precedente comma siano commesse nel periodo di un anno, la sospensione della patente è disposta da due a sei mesi ».

(È approvato).

**SCALFARO, Sottosegretario di Stato per gli affari interni.** A proposito dell'articolo 91 non vorrei tanto esporre un pensiero personale, quanto il risultato dei lavori compiuti dal Comitato il quale ha accettato il principio di lasciare separate le due procedure: quella amministrativa e quella giudiziaria.

Una volta affermato questo principio e ribadita l'esclusiva competenza del prefetto in ordine alla sospensione (e non alla revoca), si è ritenuto di prescindere dall'ipotesi dell'intervento del magistrato per revocare un atto amministrativo emanato dall'autorità am-

ministrativa (in questo caso il prefetto). Si è pensato quindi che fosse più conforme ad un generale principio di procedura, lasciare separate, appunto, le due competenze.

Pertanto, non posso accettare in via di principio (in conformità all'impostazione del Comitato) la tesi principale sostenuta testè dall'onorevole Breganze, formulata in sede di parere dalla Commissione giustizia, e cioè che il magistrato, in sede d'istruttoria, possa revocare un provvedimento del prefetto; mentre accetto volentieri la tesi che quando vi sia l'assolutoria il magistrato ne dà notizia al prefetto il quale dispone. Perciò, la formulazione di questo punto dovrebbe essere la seguente: « Ove nel corso dell'istruttoria accerta che sono venuti a mancare i motivi per la sospensione, ne dà notizia al prefetto il quale dispone la revoca della sospensione stessa, sempre che essa non sia stata disposta per altra causa ».

Si tratta qui, evidentemente, di non includere termini diversi e una volta che la Commissione si è dimostrata d'accordo tutto si riduce ad un semplice lavoro di coordinamento. Quello che importa è affermare il principio che sia in caso di istruttoria, sia in caso di sentenza assolutoria il magistrato comunica (ne dà notizia) al prefetto la posizione dell'interessato. Si tratta, in altri termini, secondo il punto di vista del Comitato, di lasciare libero il prefetto di emanare il provvedimento e ciò, naturalmente, purché non sussistano altri motivi nel qual caso la revoca non può essere accordata.

**PRESIDENTE.** Allora la formulazione definitiva dovrebbe essere « ne dà notizia » la quale tuttavia presupporrebbe un provvedimento da comunicare.

L'emendamento dell'onorevole Elkan al quinto e sesto comma si intende rinunciato, non essendo presente attualmente il proponente.

Gli onorevoli Cianca ed altri hanno rinunciato al loro emendamento al quinto comma.

Pongo in votazione il comma quinto con le modifiche proposte dall'onorevole Scalfaro:

« La patente è sospesa dal Prefetto, per un periodo massimo di due anni, in caso di investimento che abbia prodotto la morte o lesioni personali gravissime o gravi e in ogni caso di investimento di persona, se il conducente non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita. Il provvedimento di sospensione della patente è comunicato dal Prefetto, entro otto giorni, all'Autorità giudiziaria inqui-

rente. Questa, ove nel corso dell'istruttoria accerti che sono venuti a mancare i motivi della sospensione, ne dà notizia al Prefetto, il quale dispone la revoca della sospensione stessa, sempreché essa non sia stata disposta per altra causa ».

(È approvato).

L'emendamento degli onorevoli Cianca ed altri al sesto comma è precluso.

Pongo in votazione il sesto comma nel testo del Comitato:

« Nel caso di condanna l'Autorità giudiziaria dispone con la sentenza la sospensione della patente da sei mesi a tre anni e, nei casi di particolare gravità, la revoca. In tale ipotesi non può essere rilasciata una nuova patente ».

(È approvato).

I due emendamenti degli onorevoli Cianca ed altri al settimo comma sono preclusi.

Pongo in votazione il testo del Comitato sostitutivo del settimo, ottavo e nono comma dell'articolo 91:

« Nel caso di assoluzione viene data notizia della sentenza al Prefetto, il quale revoca la sospensione, sempreché essa non sia stata disposta per altra causa.

I provvedimenti prefettizi di sospensione della patente, di cui ai commi terzo, quarto e quinto, sono adottati sentito l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria sono tenuti a fornire al Prefetto e all'Ispettorato gli elementi di fatto relativi all'investimento o alla non ottemperanza all'obbligo di fermarsi e di dare l'assistenza occorrente alla persona investita ».

(È approvato).

ZAPPA. Vorrei fare una piccola osservazione sul contenuto del comma decimo dell'articolo 91, quale modificato dal Comitato, il quale dice che « la restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi precedenti è subordinata ».

Ora, può verificarsi il caso che effettivamente il prefetto ritenga di dover subordinare questa richiesta ai sensi dell'articolo 89, ma vi possono essere casi in cui questa subordinazione non sia opportuna. Pertanto, anche in base ad un emendamento da noi prima presentato, proponiamo di sostituire la dizione attuale « è subordinata », con l'altra « può essere subordinata ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il comma decimo dell'articolo 91, nel testo proposto

dal Comitato, con la modificazione proposta dall'onorevole Zappa:

« La restituzione della patente sospesa ai sensi dei commi precedenti può essere subordinata a revisione a termini dell'articolo 89 ».

(È approvato).

Pongo in votazione il comma undecimo dell'articolo 91 nel testo proposto dal Comitato:

« La sospensione è annotata sulla patente ».

(È approvato).

AMENDOLA PIETRO. Per quanto riguarda il contenuto del comma dodicesimo dell'articolo 91 vorrei fare qualche breve osservazione: la prima di carattere diciamo così linguistico, o, per meglio dire, di proprietà terminologica. Nell'articolo 82, infatti, si fa riferimento al « possesso di requisiti morali », mentre altrove si parla di « requisiti morali di carattere negativo »: ed io perciò mi domando quale sia l'espressione più appropriata.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Si tratta di una formulazione recepita dal codice precedente.

AMENDOLA PIETRO. Un'altra questione riguarda la facoltà conferita al prefetto di sospendere la patente alle persone diffidate ai sensi di legge. Bisognerebbe sapere se, nei riguardi di queste persone, oltre che sospendere la patente, il prefetto non possa pure revocarla. In questo caso però queste persone verrebbero colpite due volte: la prima volta con la sospensione e la seconda con la revoca.

Vi è poi un'altra questione che ripropone la necessità di un chiarimento definitivo per quanto riguarda l'accertamento dei requisiti morali per coloro che debbono essere abilitati alla guida dei motoveicoli. E si è creduto di risolvere la questione ponendo invece di « possono » un « potranno ».

Noi insistiamo perché in sede finale di coordinamento la questione venga chiarita e comunque attendiamo, a questo proposito, una risposta dal relatore e dal Governo per quanto concerne appunto la questione dei diffidati.

ZAPPA. Credo che su questo punto la Commissione sia già pervenuta ad un accordo. Quando si parla della revoca della patente, ai sensi del numero 2 di questo comma, ciò significa che è già intervenuto il provvedimento dell'autorità giudiziaria. Infatti si dice: « quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma 1° », il quale fa riferimento all'articolo 3 della legge del 1956, già citata.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 14 APRILE 1959

PRESIDENTE. Dopo questi chiarimenti, pongo in votazione il comma dodicesimo dell'articolo 91 nel testo proposto dal Comitato:

« La patente è revocata dal Prefetto:

1°) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2°) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma primo, ovvero non sia in possesso dei requisiti previsti da detto articolo, commi primo e secondo, qualora, trattandosi di patente ad uso privato per motoveicoli della categoria A, gli accertamenti sull'esistenza dei requisiti stessi siano stati fatti dopo il rilascio della patente;

3°) quando il titolare, sottoposto ad esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo ».

(È approvato).

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. La dizione di cui al penultimo comma dell'articolo 91 nel testo proposto dal Comitato « nei casi previsti dal n. 2 del precedente comma », va letta invece come segue: « nei casi previsti dai commi 6°, 7° ». Per conseguenza, sarebbe opportuno sopprimere le parole « qualora risulti che l'interessato sia munito di patente », perché la decisione dell'autorità giudiziaria è semplicemente relativa alla revoca o all'assoluzione.

PRESIDENTE. Poiché gli onorevoli Elkan e Cibotto non sono presenti, s'intende che abbiamo rinunciato ai loro emendamenti al penultimo comma dell'articolo 91.

Con le opportune modifiche proposte dal relatore Lombardi Giovanni, pongo in votazione il penultimo comma dell'articolo 91 nel testo proposto dal Comitato:

« Nei casi previsti dai commi sesto e settimo, il cancelliere presso l'autorità giudiziaria, che ha emesso i relativi provvedimenti, ne dà notizia al prefetto ».

(È approvato).

AMENDOLA PIETRO. Per i motivi che abbiamo in precedenza illustrato propongo che all'ultimo comma, riflettente i ricorsi al Ministro dei trasporti contro i provvedimenti del prefetto, dopo le parole « ai sensi del comma 2, decide », siano aggiunte le parole « ai sensi del comma 2, decide entro 60 giorni ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ultimo comma dell'articolo 91 nel testo proposto dal

Comitato con la proposta aggiuntiva dell'onorevole Amendola:

« Avverso i provvedimenti del Prefetto è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, il quale, se la sospensione sia stata disposta ai sensi del comma secondo, decide entro 60 giorni di concerto col Ministro per i lavori pubblici, sentito il Ministro per l'interno ».

(È approvato).

I deputati Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, hanno presentato i seguenti articoli aggiuntivi:

ART. 91-bis.

« Il foglio di abilitazione è revocato permanentemente dal Sindaco che lo ha rilasciato nei casi previsti dal primo e secondo capoverso del 7° comma ».

ART. 91-ter.

« Il certificato di idoneità ovvero il foglio di abilitazione sono revocati permanentemente dall'Autorità giudiziaria, oltretutto nei casi già previsti, quando il titolare in dipendenza dei fatti inerenti alla circolazione stradale sia stato condannato per omicidio colposo o lesione personale colposa a pena restrittiva della libertà personale non inferiore a 1 anno o a pena minore, se si tratta di recidiva specifica ».

ART. 91-quater.

« Contro i provvedimenti di sospensione o revoca da parte dell'Ispettorato per la motorizzazione civile o del Sindaco è ammesso ricorso al Tribunale che deciderà in Camera di consiglio, sentito il pubblico ministero e l'interessato, senza osservanza di speciali formalità, ed entro il termine di 30 giorni ».

Dopo l'approvazione dell'articolo 91 proposto dal Comitato, gli articoli aggiuntivi suddetti sono da considerarsi preclusi.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 92 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 92.

ART. 92.

(Schedario dei titolari di patenti di guida)

« Presso ogni Ispettorato della motorizzazione civile è istituito uno schedario dei titolari delle patenti di guida.

Nello schedario sono annotati:

a) le violazioni delle norme di comportamento indicate nell'articolo 91, commi terzo e quarto;

b) gli investimenti indicati nell'articolo 91, commi quarto e quinto;

c) i provvedimenti di sospensione e di revoca delle patenti.

Dei provvedimenti adottati sarà data notizia al Ministero dei lavori pubblici ».

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

da parte degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich:

« Al 1° comma, aggiungere dopo le parole: patenti di guida, le altre: e delle tessere di circolazione ».

« Al 2° comma, sopprimere, alla lettera a), le parole: commi terzo e quarto ».

« Al 2° comma sopprimere, alla lettera b), le parole: commi quarto e quinto ».

« Al 2° comma aggiungere, alla fine della lettera c), le parole: e delle tessere di circolazione ».

al 2° comma da parte degli onorevoli Moscatelli, Adamoli:

« Aggiungere la seguente lettera d):

d) i provvedimenti che annullano le annotazioni di cui alle lettere a), b), c).

Gli onorevoli Calabrò ed altri rinunciano agli emendamenti proposti al primo e secondo comma, per modificazioni già apportate al testo da parte del Comitato.

Pongo in votazione gli emendamenti proposti dal Comitato al secondo comma dell'articolo 92 lettera a) e lettera b):

« Al secondo comma, sostituire alla lettera a) le parole: commi terzo e quarto, con le altre: comma terzo e alla lettera b) sostituire le parole: commi quarto e quinto, con le altre: comma quinto ».

(Sono approvati).

Pongo in votazione l'emendamento alla lettera c) sempre del secondo comma, proposto dal Comitato:

« Al secondo comma alla lettera c) sostituire le parole: di sospensione e di revoca, con le altre: relativi alla sospensione e alla revoca ».

(È approvato).

Poichè l'emendamento Moscatelli è stato parzialmente accolto, il presentatore non insiste.

Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 94 del nuovo codice stradale. Do lettura dell'articolo 94:

ART. 94.

(Veicoli e conducenti delle Forze armate)

« Le Forze armate e Corpi armati dello Stato provvedono direttamente nei riguardi dei veicoli di loro dotazione agli accertamenti tecnici ed al rilascio dei documenti di circolazione e di particolari targhe di riconoscimento.

Detti veicoli, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni dell'art. 10, del titolo III, capo II; del titolo IV e del titolo V, capo I, delle presenti norme.

Le Forze armate e i Corpi armati dello Stato provvedono direttamente nei riguardi dei conducenti dei loro veicoli a motore all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente militare di guida, la quale abilita soltanto alla guida dei veicoli a motore indicati nel comma primo.

Detti conducenti non sono soggetti alle disposizioni del titolo VI delle presenti norme.

Coloro che sono muniti di patente militare possono ottenere, senza sostenere l'esame di idoneità, la patente di guida ad uso privato per veicoli delle corrispondenti categorie, semprechè la richiesta venga presentata per il tramite dell'autorità dalla quale dipendono, durante il servizio o non oltre un anno dalla data del congedo, del licenziamento o della cessazione dal servizio.

Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli e ai conducenti del Corpo dei vigili del fuoco, della Croce Rossa Italiana e del Corpo forestale dello Stato.

Le caratteristiche delle targhe di riconoscimento dei veicoli a motore di dotazione delle Forze armate, dei Corpi armati dello Stato e dei Corpi indicati nel precedente comma sono stabilite di intesa fra il Ministero dal quale dipendono le Forze o i Corpi stessi e il Ministero dei trasporti ».

L'onorevole Camangi propone di sopprimere il terzo, il quarto e il quinto comma.

CAMANGI. L'emendamento da me presentato tende ad eliminare la stortura secondo cui l'abilitazione alla guida di autoveicoli militari debba essere conferita dalla stessa autorità militare. Stortura evidente quando si pensi che questi autoveicoli circolano sulle strade normali su cui circolano tutti gli altri veicoli.

Mi rendo altresì conto però che l'accogli-mento e l'approvazione di questo emendamento rivoluzionerebbe tutta la materia. Mi limito perciò a porre in rilievo la questione e a ribadirne la sua acquisizione agli atti, poichè sono convinto che l'emendamento non sarà approvato dalle Commissioni congiunte anche se mi vedo costretto ad insistere.

**PRESIDENTE.** Pongo allora in votazione l'emendamento dell'onorevole Camangi soppressivo del 3, 4 e 5 comma dell'articolo 94.

*(Non è approvato).*

L'articolo 94 del nuovo codice stradale rimane pertanto immutato. Agli articoli da 95 a 101 del nuovo Codice della strada non sono stati presentati emendamenti. Passiamo agli emendamenti presentati all'articolo 102 del nuovo Codice stradale. Do lettura dell'articolo 102.

**ART. 102.**

*(Velocità)*

« È obbligo del conducente regolare la velocità dei veicoli in modo che tenute presenti le eventuali limitazioni, avuto riguardo al loro tipo, sistema di frenatura e peso, alle caratteristiche e condizioni delle strade e del traffico e ad altre speciali circostanze di qualsiasi natura, essa non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e causa di disordine o di intralcio per la circolazione.

La velocità deve essere particolarmente moderata nei tratti di strada a visuale non libera ed in curve, in prossimità delle scuole, dei crocevia e delle biforcazioni, nelle forti discese, nelle ore notturne, nei casi di nebbia, di foschia o di polvere, nei passaggi stretti o ingombrati, nell'attraversamento degli abitati o comunque di tratti di strada fiancheggiati da case.

Ogni veicolo deve altresì rallentare la velocità, e occorrendo, anche fermarsi quando

riesca malagevole l'incrocio con altri veicoli, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi, e quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segno di spavento.

Alla osservanza delle disposizioni precedenti sono tenuti anche i conducenti di bestie da tiro, da soma e da sella.

I conducenti non devono gareggiare in velocità.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

Quando il fatto sia commesso nei crocevia, nelle curve o in condizioni di insufficiente visibilità, determinata dalla nebbia, foschia, polvere o da altre cause, il contravventore è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire cinquantamila ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich avevano presentato i seguenti emendamenti, cui hanno poi rinunciato:

« *Al penultimo comma, sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20.000, con le altre: lire 3.000 a lire 12.000* ».

« *All'ultimo comma, sostituire le parole: lire 10.000 a lire 50.000, con le altre: lire 6.000 a lire 30.000* ».

L'articolo 102 del nuovo Codice stradale rimane pertanto immutato.

Data l'ora tarda la seduta è tolta.

Le Commissioni riunite sono convocate per domani alle 9,30.

**La seduta termina alle 20,35.**

---

**IL DIRETTORE**  
**DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI**  
**Dott. FRANCESCO COSENTINO**

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI