

COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

V.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE **ALDISIO**

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **MATTARELLA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazione del Presidente:		SERVELLO	123, 129, 133, 143, 144, 147, 152, 156, 167
PRESIDENTE	120	BARDANZELLU	124, 148
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		COLITTO	124, 129, 131, 139, 142, 144, 151, 159, 167
Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. (742);		TOGNI GIULIO BRUNO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	125, 126, 129, 130, 132, 133, 135, 142, 143, 146, 149, 152, 154
GIOLITTI ed altri: Proroga dei termini relativi all'approvazione 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);		ELKAN	126, 149
COLITTO ed altri: Modifica delle norme sul decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, concernenti la disciplina della circolazione stradale. (731)	120	CALABRÒ	127, 129, 141, 145, 146, 149
PRESIDENTE	120, 122, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 154, 157, 159, 161, 163, 167	AMENDOLA PIETRO	131, 144, 159, 165
TOGNI, <i>Ministro per i lavori pubblici</i>	122	ANGELINI, <i>Ministro per i trasporti</i>	131, 141, 147, 148, 150, 151
CIANCA	122, 123, 127, 129, 130, 131, 134, 140	MOSCATELLI	133, 146, 147, 151, 160, 161
VEDOVATO	123	ZAPPA	133, 134, 151, 154, 166
		RIPAMONTI	133
		LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	139, 147, 150, 151, 152, 155, 157
		CAMANGI	143, 151, 161, 163
		CECCHERINI	144
		LOMBARDI RUGGERO	147, 148
		AMBROSINI	148
		BASILE	149
		BREGANZE, <i>Relatore per il parere della IV Commissione</i>	153, 154
		FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	156, 163
		BIANCHI GERARDO	156
		TERRAGNI	156
		MACRELLI	163
		BRUSASCA	167
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	168

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

La seduta comincia alle 10,10.

BONTADE MARGHERITA, *Segretario della IX Commissione*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Colitto, Schiavon, Bertè, Sciolis, Biasutti, Brusasca, Servello e Schiano sostituiscono, rispettivamente, i deputati Biaggi Francantonio, Biagioni, Cibotto, Spadola, Bolla, Capugi, Geffer Wondrich e Simonini.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. (742) e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Giolitti ed altri: Proroga dei termini relativi all'applicazione delle norme per la disciplina della circolazione stradale contenute negli articoli 25, 32 e 33 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956. (593) e dei deputati Colitto ed altri: Modifica delle norme del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, concernente la disciplina della circolazione stradale (731).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 742 e delle proposte di legge n. 593 e 731, relativi a modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956.

Nella seduta di ieri abbiamo ultimato l'esame dell'articolo 102 delle norme predette, indicate comunemente come nuovo codice della strada.

Passiamo all'articolo 103.

Ne do lettura:

ART. 103.

(Limiti di velocità).

« Nei centri abitati non si deve superare la velocità di 50 chilometri all'ora.

Gli enti proprietari delle strade, in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, possono stabilire, anche fuori dei centri abitati, limiti minimi e massimi di velocità. Il Ministero dei lavori pubblici ha fa-

coltà di modificare le disposizioni adottate in materia dagli enti proprietari delle strade. I provvedimenti del Ministero dei lavori pubblici sono adottati d'accordo col Ministero dei trasporti quando riguardano autoveicoli adibiti a servizi pubblici di linea.

Gli autoveicoli e i filoveicoli di peso complessivo a piena carico superiore a 75 quintali non debbono superare, fuori dei centri abitati, la velocità di 60 chilometri all'ora, se destinati al trasporto di persone, e la velocità di 50 chilometri all'ora se destinati ad altri usi. Non debbono, altresì, superare la velocità di 50 chilometri all'ora gli autocarri eccedenti detti limiti di peso, quando siano adoperati per trasporto di persone.

Gli autoveicoli e motoveicoli adibiti al trasporto di merci pericolose, quando viaggiano carichi, non debbono superare, fuori dei centri abitati, la velocità di 40 chilometri all'ora e, nei centri abitati, la velocità di 30 chilometri all'ora.

In ogni caso i ciclomotori, i carrelli, le macchine agricole e le macchine operatrici non debbono superare la velocità di 40 chilometri all'ora. Se però le macchine agricole, le macchine operatrici e quelle eventualmente trainate non siano munite di pneumatici o di altri sistemi equivalenti non debbono superare la velocità di 15 chilometri all'ora.

In tutti i casi nei quali sono fissati limiti di velocità restano fermi gli obblighi stabiliti dall'articolo 102.

Nella parte posteriore dei veicoli menzionati nei commi terzo e quarto debbono essere indicate in modo ben visibile per mezzo di numeri dipinti le velocità consentite. Qualora si tratti di autotreni o di autoarticolati i numeri debbono essere ripetuti sui rimorchi.

Chiunque supera i limiti massimi di velocità è punito con l'arresto fino a due mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

Chiunque non osserva i limiti minimi di velocità ovvero viola le disposizioni del comma settimo è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila ».

Sono stati presentati vari emendamenti.

A proposito del primo comma, mentre l'onorevole Marconi ne propone la soppressione, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, invece, propongono di aggiungere le seguenti parole: « Nelle ore notturne, il limite predetto è portato a 70 chilometri ».

Al secondo comma, l'onorevole Marconi propone di sostituire le parole: « anche fuori dei centri abitati » con le altre: « nei centri abitati e anche fuori ».

Per il terzo comma, gli onorevoli Togni Giulio Bruno, Lombardi Giovanni, Bardanzellu, Vedovato, Amodio, Durand de la Penne, Lombardi Ruggero, Baroni, Ripamonti, Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi e Colitto propongono di sostituire le parole: « 75 quintali », con le altre: « 100 quintali »; gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, Colitto, Cafiero, Ottieri e Carcaterra, invece, propongono di aggiungere, dopo le parole: « fuori dei centri abitati », le altre: « lungo le strade che, per intensità di traffico e per particolari esigenze dovute alle caratteristiche strutturali planimetriche ed altimetriche, lo richiedano e che saranno appositamente indicate; infine, gli onorevoli Bardanzellu, Vedovato, Amodio, Durand de la Penne, Lombardi Ruggero, Baroni, Ripamonti, Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi e Colitto propongono, di sostituire le parole: « 60 chilometri », con le altre: « 70 chilometri », e le parole: « 50 chilometri », con le altre: « 60 chilometri ».

Per il settimo comma, vi è la proposta di soppressione degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich.

Per il penultimo comma, vi è innanzi tutto, la proposta degli onorevoli Togni Giulio Bruno, Lombardi Giovanni di sostituirlo con i seguenti due:

« Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre il 10 per cento è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda di lire 10.000 a lire 40.000.

« Chiunque supera i limiti massimi di velocità di non oltre il 10 per cento è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich e Colitto, invece, propongono di sopprimere le parole: « con l'arresto fino a due mesi »; a loro volta, gli onorevoli Elkan e Colitto propongono di sostituire le parole: « l'arresto fino a due mesi e con l'ammenda », con le altre: « l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda »; infine, mentre gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli

Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « lire 5.000 a lire 20.000 », gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, invece, sono dell'avviso di sostituire le parole: « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « lire 6.000 a lire 30.000 ».

All'ultimo comma, c'è l'emendamento degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, che propongono di sostituire le parole: lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 ».

Vi è, da ultimo, un emendamento degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi che propongono di aggiungere il seguente comma:

« L'accertamento del superamento dei limiti massimi di velocità deve essere effettuato con mezzi tecnici idonei, ad eccezione dei casi di incidenti stradali nei quali esso può essere desunto anche da altri elementi obiettivi ».

A sua volta il Comitato propone:

« Al primo comma, di sostituirlo con il seguente:

« Nei centri abitati non si deve superare la velocità di 50 chilometri all'ora, salva la facoltà dell'Ente proprietario della strada di stabilire, in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, limiti diversi su strade o tratti di strada appositamente segnalati ».

« Al secondo comma, di sostituire il primo periodo con il seguente:

« Fuori dei centri abitati, e sempre in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, gli Enti proprietari delle strade possono stabilire limiti minimi e massimi di velocità ».

« Al terzo comma, di sostituire le parole: 60 chilometri, con le altre: 65 chilometri, e le parole: 50 chilometri, con le altre: 60 chilometri ».

« Al penultimo comma, di sostituirlo con i seguenti:

« Chiunque supera i limiti massimi di velocità di non oltre cinque chilometri è punito con l'ammenda da lire quattromila a lire diecimila.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre cinque chilometri è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Procediamo alla discussione e votazione per divisione, comma per comma.

Per quanto riguarda il primo comma, l'emendamento dell'onorevole Marconi si intende decaduto non essendo presente il presentatore. Da parte sua, l'onorevole Cianca rinuncia al suo.

Rimane quindi il comma sostitutivo proposto dal Comitato.

Nessuno chiedendo di parlare, ne do nuovamente lettura e lo pongo in votazione:

« *Sostituire il primo comma con il seguente:*

« Nei centri abitati non si deve superare la velocità di 50 chilometri all'ora, salva la facoltà dell'Ente proprietario della strada di stabilire, in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, limiti diversi su strade o tratti di strada appositamente segnalati ».

(È approvato).

Passiamo al secondo comma.

L'emendamento Marconi al secondo comma si intende decaduto per lo stesso motivo dell'emendamento al primo comma.

Rimane, quindi, il comma sostitutivo proposto dal Comitato ristretto.

Nessuno chiedendo di parlare, ne do nuovamente lettura e lo pongo in votazione:

« *Al secondo comma, sostituire il primo periodo con il seguente:*

« Fuori dei centri abitati, e sempre in conformità alle direttive del Ministero dei lavori pubblici, gli Enti proprietari delle strade possono stabilire limiti minimi e massimi di velocità ».

(È approvato).

Passiamo al terzo comma.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Al fine di prevenire lunghe discussioni su questo comma, vorrei fare io stesso una proposta.

In effetti, con la proposta del Comitato ristretto siamo già al limite delle velocità, più o meno consentite in tutta l'Europa. Però, visto che (anche in relazione a determinate esigenze relative al trasporto dei lavoratori in determinate zone d'Italia) l'attuale disposizione relativa alla limitazione di velocità già ora viene applicata con molta difficoltà o viene

addirittura elusa per sistema, nell'interesse principale di ottenere il rispetto della legge e di cercare di conciliare le varie posizioni e tendenze, il Governo accetterebbe di portare a 70 chilometri orari la velocità massima consentita agli autoveicoli, fermi restando i 60 chilometri massimi proposto dal Comitato ristretto per quanto riguarda la velocità massima degli autocarri. Questo vorrà dire che, data la tolleranza consentita tacitamente sulle eccedenze di velocità, praticamente gli autobus per il trasporto delle persone potranno viaggiare a 75 chilometri all'ora.

PRESIDENTE. In seguito alla proposta del Ministro, desidererei sapere dagli onorevoli Colitto, Togni Giulio Bruno, Bardanzellu, Vedovato, Cianca, Cafiero, Calabrò e Carcaterra, se insistono nei loro emendamenti.

CIANCA. Ritengo che ci sia un legame fra questo aumento possibile di velocità e quanto è stato detto circa le possibilità di aumentare, da 75 a 100 quintali, la portata massima degli autoveicoli. Diciamo francamente che saremmo più propensi a portare da 75 a 100 quintali la portata (e ciò per tutte le considerazioni svolte in Comitato ristretto), anziché aumentare la velocità degli autoveicoli. Penso, d'altra parte, che si possa prevedere una soluzione intermedia. Desidereremmo sentire il parere del Ministro in merito.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La discussione si è iniziata su due tesi: alcuni volevano aumentare la portata, altri propendevano, invece, per l'aumento della velocità, senza ritoccare il limite della portata. Poi, ad un certo punto, alcuni si sono orientati per una soluzione che accontentava le due tendenze, e cioè aumentare la velocità e contemporaneamente la portata.

Ora, è noto che la forza d'urto è data dalla velocità e dal peso trasportato, perché, a parità di velocità, tanto maggiore è il peso, tanto maggiore è la massa d'urto e, d'altra parte, a parità di peso, tanto maggiore è la velocità tanto maggiore è la massa d'urto.

In queste condizioni, visto anche che, per quanto riguarda gli autocarri, siamo già ad un limite che praticamente va al di là della realtà (in quanto è difficile che, a pieno carico un autocarro viaggi ad oltre 60 chilometri all'ora), e che, d'altra parte, gli autoveicoli adibiti al trasporto dei viaggiatori (dalle informazioni assunte presso i rappresentanti della categoria) sono — per la maggior parte — di peso superiore ai 100 quintali (oscillano dai 130 ai 150 quintali ed anche oltre), a me sembra più utile un aumento di velocità che non un aumento della portata.

CIANCA. Non potremmo creare, fra i due limiti di 75 e di 100 quintali, una fascia intermedia?

VEDOVATO. Come presentatore di un emendamento ringrazio l'onorevole Ministro per le sue dichiarazioni e prendo atto con compiacimento della sua intenzione di portare a 70 chilometri il limite di velocità per gli autobus oltre i 75 quintali.

Per quanto riguarda il problema posto dall'onorevole Cianca, relativo alla creazione di una « fascia » fra i 75 ed i 100 quintali, credo che si potrebbe fare a meno di parlarne. Allo stato attuale, gli autobus al di sotto dei 75 quintali sono il 5 per cento, mentre, per il 45 per cento, sono fra i 75 ed i 100 quintali ed infine, per il 50 per cento, superano i 100 quintali; dal che si rileva una netta tendenza ad effettuare sempre più i trasporti di persone con automezzi che superano i 100 quintali. La limitazione, pertanto, anche apportando le modificazioni auspiccate dall'onorevole Cianca, agirebbe ugualmente nel 50 per cento dei casi, nei riguardi, cioè, degli autobus al di sopra dei 100 quintali.

Tuttavia, non può ignorarsi il problema delle medie commerciali che risulterebbero troppo basse qualora l'autobus non potesse superare, sui rettilinei sgombri, la velocità oraria di 70 chilometri.

Per questa considerazione, unitamente ad altre collegate all'aspetto turistico, mi permetto di insistere circa l'opportunità di consentire ai mezzi fino a 100 quintali, una velocità superiore ai 70 chilometri orari, mantenendo per quelli di peso superiore il limite di 70 chilometri orari di cui ha parlato l'onorevole Ministro.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di guardare con estremo senso di praticità e di responsabilità alle proposte che si stanno facendo, altrimenti, a un certo momento, con gli emendamenti, si finisce per peggiorare la situazione attuale.

Uno dei pericoli maggiori della circolazione è, appunto, la velocità dei mezzi pesanti. I conducenti di automezzi hanno piuttosto l'interesse ad andare piano che ad andare forte, e mi sorprende l'insistenza di alcuni colleghi per aggravare l'onere di lavoro di coloro a cui sono affidati gli automezzi pesanti. Una commissione di conducenti è venuta da me per far presente il desiderio di poter andare a velocità moderata e di avere un giusto carico, mentre voi volete caricarli di più e mandarli più veloci, dando loro una responsabilità maggiore e sfiandoli fisicamente e psichicamente!

Non c'è dubbio che la situazione è assolutamente intollerabile. Basta pensare a quello che succede a Roma con gli autoveicoli in servizio pubblico sui colli albani. Ho potuto constatare che, in discesa, raggiungono la velocità di 105 o 106 chilometri all'ora, con rimbombio e con cinquanta o sessanta persone a bordo. Evidentemente non è il conducente che vuole fare la corsa, ma il padrone, che la incita a correre e, magari, a non preoccuparsi della legge.

In queste condizioni è evidente che, arrivati a 70 chilometri di velocità consentita per gli autobus pesanti e pesantissimi — i quali hanno a pieno carico una massa d'urto che richiede due o trecento metri per la frenata — io debbo impegnare la vostra responsabilità a non forzare ulteriormente la mano.

Quindi, io insisto su questi emendamenti: fino a 75 quintali, velocità indiscriminata, salvo le disposizioni di carattere generale; da 75 quintali in su — non è il caso di fare delle ripartizioni — gli autoveicoli destinati al trasporto di persone sono liberi di arrivare fino al massimo di 70 chilometri, mentre quelli destinati ad altri usi possono, al massimo, raggiungere i 60 chilometri.

SERVELLO. Mi pare che la proposta del Ministro sia accettabile. Mi limito ad insistere per un piccolo ritocco del peso complessivo a pieno carico, portandolo a 80 quintali.

CIANCA. L'onorevole Ministro si è giustamente preoccupato della situazione dei conducenti. Però, bisogna tener presente che le autolinee dovrebbero essere soggette a orari disciplinati e fissati; per cui, se vi fosse un più severo controllo dell'ente concedente, cioè del Ministero dei trasporti, per quanto riguarda il rispetto del disciplinare, il lamentato grave eccesso di velocità non potrebbe essere possibile.

Le violazioni della ditta Zeppieri — tanto per parlare a mo' di esempio — sono notevoli, non solo in ordine alla velocità, ma anche in ordine alle fermate, alle corse supplementari e via di seguito. Né si dovrebbe trascurare il controllo dei contratti di lavoro, degli orari, eccetera.

Quello su cui insistevo, non era tanto il problema della velocità degli autobus, quanto — secondo un concetto che era stato espresso nel comitato ristretto e successivamente anche dal relatore — quello di cercare di facilitare, di incoraggiare il trasporto medio, evitando di metterlo alla pari con il trasporto pesantissimo. Portando alla stessa velocità di 60 chilometri tutti gli autotreni e gli autocarri di peso complessivo a pieno carico superiore,

comunque, ai 75 quintali, si viene a facilitare l'orientamento verso gli autotreni. Invece, dal momento che ci sono numerosi autocarri che superano i 75 quintali senza arrivare ai cento, costituendo così il trasporto medio, noi possiamo dare a questi una velocità commerciale leggermente superiore a quella degli autotreni e, quindi, determinare una certa convenienza nella scelta dell'autocarro medio. Diversamente spingiamo tutti verso l'autocarro pesante.

BARDANZELLU. Io avevo presentato due emendamenti: uno relativo alla portata e l'altro relativo alla velocità. Col primo chiedevo di sostituire 100 quintali ai 75, e col secondo di sostituire, rispettivamente, 70 chilometri a 60 e 60 chilometri a 50.

Per quanto riguarda la velocità, l'onorevole Ministro è venuto incontro al mio emendamento e a quelli di altri accedendo alla velocità di 70 chilometri per gli autoveicoli destinati al trasporto di persone. Per quanto concerne la portata, le ragioni esposte dal Ministro mi persuadono, se non in tutto, almeno in gran parte. A questo proposito, mi limito a ricordare che si è parlato a suo tempo (e poco fa ne ha fatto proposta l'onorevole Servello) di aumentare da 75 a 80 quintali tale limite. Tale aumento, anche se non rimarchevole e, forse, tecnicamente, anche discutibile, potrebbe conciliare le due tesi. Aggiungo che in questo caso io ritirerei il mio emendamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. A conclusione di questa discussione, credo di potere accogliere il desiderio della grande maggioranza delle Commissioni, in modo particolare espresso dagli onorevoli Servello, Vedovato e Bardanzellu, concludendo in questo modo: elevare il limite della portata da 75 a 80 quintali; elevare il limite della velocità degli autoveicoli di portata superiore agli 80 quintali, se adibiti al trasporto di persone, a 70 chilometri orari e, se adibiti ad altri usi, a 60 chilometri; analogamente, elevare a 60 chilometri orari il limite previsto dall'ultima parte del terzo comma.

Credo che con questo possiamo dichiararci soddisfatti.

COLITTO. Sono lieto che gli emendamenti da me proposti siano stati in gran parte accolti; ma, soprattutto, sono lieto che il Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, abbia riconosciuto che detti emendamenti sono stati dettati non dal desiderio di difendere interessi particolari.

PRESIDENTE. A questo punto, debbo ritenere che tutti i presentatori rinunciano ai loro emendamenti.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Pertanto, do lettura e pongo in votazione successivamente gli emendamenti al terzo comma concordati e accettati dal Ministro Togni:

Al primo periodo, le parole: « 75 quintali » sono sostituite dalle altre: « 80 quintali ».

(È approvato).

Sempre al primo periodo, le parole: « 60 chilometri all'ora » sono sostituite dalle altre: « 70 chilometri all'ora ».

(È approvato).

Ancora al primo periodo, le parole « 50 chilometri all'ora », sono sostituite dalle altre: « 60 chilometri all'ora ».

(È approvato).

Al secondo periodo, le parole: « 50 chilometri all'ora » sono sostituite dalle altre: « 60 chilometri all'ora ».

(È approvato).

Passiamo al settimo comma.

Come ho già detto, gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Viturelli e Geffer Wondrich avevano proposto un emendamento soppressivo dell'intero comma; l'onorevole Servello, però, in sede di Comitato, ha dichiarato, a nome anche degli altri proponenti, di rinunciarvi.

Ed eccoci al penultimo comma.

Gli emendamenti, di cui ho dato lettura, sono stati, in parte, assorbiti dall'emendamento sostitutivo concordato in sede di Comitato ristretto di cui darò nuovamente lettura; gli altri sono stati ritirati dai proponenti per aderire, appunto, alla norma concordata.

L'emendamento del Comitato ristretto è, dunque, del seguente tenore:

« Il penultimo comma è sostituito dai seguenti:

« Chiunque supera i limiti massimi di velocità di non oltre cinque chilometri è punito con l'ammenda di lire quattromila a lire diecimila.

Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre cinque chilometri è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A proposito dell'emendamento sostitutivo dell'ultimo comma degli onorevoli Cianca,

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi e quello aggiuntivo di un comma degli stessi onorevoli comunico che il primo è stato ritirato dai proponenti per il testo del Comitato, mentre il secondo è stato ritirato per il rinvio al regolamento, dove sarà stabilito che la velocità deve essere accertata mediante dispositivi.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo d'accordo in questo senso.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 104.

ART. 104.

(*Mano da tenere*)

« I veicoli debbono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.

I veicoli sprovvisti di motore e gli animali debbono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.

La disposizione del precedente comma si applica anche agli altri veicoli quando incrociano ovvero percorrono una curva o un dosso, a meno che circolino su strada a due carreggiate separate o su carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o su carreggiata a senso unico di circolazione.

Quando una strada è divisa in due carreggiate separate si deve percorrere quella di destra; quando è divisa in tre carreggiate separate si può percorrere quella di destra o quella centrale, salvo diversa segnalazione.

Quando una carreggiata è a tre corsie si deve percorrere la corsia di destra; quella centrale è riservata al sorpasso.

Quando una carreggiata è a due corsie per ogni senso di marcia si deve percorrere la corsia di destra; quella di sinistra è riservata al sorpasso.

Quando una carreggiata è a senso unico di circolazione e almeno a tre corsie ovvero ad almeno tre corsie per ogni senso di marcia, è ammessa la circolazione per file parallele.

Quando una carreggiata è suddivisa in corsie chi intende cambiare corsia non deve essere causa di intralcio o di pericolo per chi percorre la corsia da impegnare.

I conducenti per voltare in un'altra strada a destra debbono tenersi il più possibile sul margine destro della carreggiata; per voltare a sinistra debbono avvicinarsi il più possibile all'asse della carreggiata ed effettuare la svolta in prossimità del centro del crocevia ed a sinistra di questo, sempreché ciò sia possibile senza imboccare l'altra strada contra-

mano e salvo diversa segnalazione. Qualora i conducenti si trovino su una strada a carreggiate separate o su una carreggiata a senso unico di circolazione per svoltare a sinistra debbono tenersi il più possibile sul margine sinistro della carreggiata.

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

Gli emendamenti presentati all'articolo 104 sono i seguenti:

Al penultimo comma, gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich proponevano di aggiungere dopo le parole: « Salvo diversa segnalazione », le altre: « rispettando la precedenza dei veicoli provenienti dalla destra ».

All'ultimo comma, gli onorevoli Togni Giulio Bruno, Lombardi Giovanni proponevano la sostituzione del comma con i seguenti due:

« Chiunque viola le disposizioni del terzo comma del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000.

Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 ».

Sempre a proposito dell'ultimo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi proponevano di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 », mentre gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich erano per sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 »; infine, gli onorevoli Elkan, Moscatelli e Adamoli proponevano di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 5.000 a lire 20.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Come si vede gli emendamenti riguardavano solamente il penultimo e l'ultimo comma.

Per quanto riguarda il penultimo comma, il Comitato ristretto, mentre ha fatto proprio l'emendamento dell'onorevole Calabrò ed altri, ha ritenuto anche di doverlo integrare con il seguente comma aggiuntivo:

« Chiunque circola contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Questo secondo emendamento al penultimo comma è dettato dalla necessità di configurare una infrazione particolarmente grave, quella di chi circola contromano in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in caso di scarsa visibilità, manovra quasi altrettanto pericolosa quanto il sorpasso a destra.

Per quanto concerne l'ultimo comma gli emendamenti proposti risultano assorbiti dal testo del Comitato (come quello dei Relatori), ovvero rinunciati (come quelli degli onorevoli Cianca e Calabrò), oppure non accolti (come quelli degli onorevoli Elkan e Moscatelli).

ELKAN. Dichiaro di rinunciare al mio emendamento.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'emendamento all'ultimo comma, proposto per coordinamento dal Comitato, è il seguente:

« *Aggiungere dopo le parole: viola le, la parola: altre.* ».

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, pongo successivamente in votazione:

l'emendamento aggiuntivo al penultimo comma dell'onorevole Calabrò ed altri, fatto proprio dal Comitato ristretto;

(*È approvato*).

il comma aggiuntivo proposto dal Comitato ristretto;

(*È approvato*).

l'emendamento aggiuntivo all'ultimo comma proposto, per coordinamento, dal Comitato ristretto.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 105.

ART. 105.

(*Precedenza*)

« I conducenti approssimandosi ad un crocevia, debbono usare la massima prudenza, al fine di evitare incidenti.

Quando due conducenti stanno per impegnare una crocevia si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra.

Negli sbocchi su strada di luoghi non soggetti a pubblico passaggio è fatto obbligo di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada.

Negli attraversamenti di linee ferroviarie e tramviarie si ha l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie.

Fuori dei centri abitati si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi circola sulle strade statali. La precedenza può essere stabilita su altre strade con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

Se le strade che incrociano sono entrambe a precedenza si ha l'obbligo di dare la precedenza al veicolo che proviene da destra, a meno che su una delle due strade non sia fatto obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza a chi circola sull'altra.

Chi effettua la retromarcia o l'inversione del senso di marcia, ovvero si immette nel flusso della circolazione deve dare agli altri la precedenza.

Chiunque, fuori dei centri abitati, provenendo da un luogo non soggetto a pubblico passaggio, non si ferma e non dà la precedenza a chi circola sulla strada è punito con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

La stessa pena si applica a chiunque non dà la precedenza a chi circola su strada con precedenza, ovvero, quando le strade che incrociano sono entrambe con precedenza, non si arresta al crocevia e non dà la precedenza a chi circola sull'altra strada, qualora sia soggetto a tale obbligo.

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

Ed ecco gli emendamenti presentati:

All'8° comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi proponevano di sostituire le parole: « lire 10.000 a lire 40 mila », con le altre: « lire 5.000 a lire 20.000 »; mentre gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich proponevano di sostituire le parole: « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « lire 6.000 a lire 30.000 ».

All'ultimo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi proponevano di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 »; mentre gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich proponevano di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 6.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. In sede di Comitato ristretto, gli onorevoli Cianca e Calabrò hanno rinunciato a tutti i loro emendamenti all'articolo 105.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

PRESIDENTE. Confermano la loro rinuncia, gli onorevoli Cianca e Calabrò?

CIANCA. Sì.

CALABRO'. Confermo.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 106.

ART. 106.

(Sorpasso)

« Il conducente che intende sorpassare deve assicurarsi che la visibilità sia tale da poterlo fare senza pericolo, che disponga di uno spazio libero sufficiente e che nessun conducente che seguente abbia iniziato la manovra di sorpasso.

Il conducente deve effettuare il sorpasso a sinistra e riportarsi in seguito a destra, appena può farlo senza pericolo per chi è stato sorpassato.

Il conducente che viene sorpassato deve tenersi il più possibile vicino al margine destro della carreggiata e diminuire la velocità.

Nelle strade a tre corsie il sorpasso può effettuarsi solo quando un altro conducente che procede in senso inverso non abbia già impegnato la corsia centrale per sorpassare a sua volta.

Il sorpasso può essere effettuato a destra quando il conducente che si vuole sorpassare abbia segnalato che intende voltare a sinistra o quando sia ammessa la circolazione per file parallele.

Il sorpasso dei trams si effettua a destra quando la larghezza della carreggiata a destra del binario lo consenta. In tal caso, qualora i trams siano fermi in mezzo alla carreggiata per la salita e discesa dei passeggeri e non esista un salvagente, il sorpasso è vietato.

È vietato il sorpasso in prossimità e in corrispondenza delle curve, dei dossi, e in caso di scarsa visibilità; è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati e di autocarri il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati o autocarri. Tali sorpassi sono ammessi qualora si tratti di strada a due carreggiate separate o di carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o di carreggiata a senso unico di circolazione nonché nei tratti di altre strade appositamente indicati.

È vietato il sorpasso di un veicolo che ne stia sorpassando un altro o il sorpasso di veicoli fermi ai passaggi a livello o ai semafori o per altre cause di interruzione della circolazione, quando a tal fine sia necessario spostarsi nella parte sinistra della carreggiata.

È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza dei crocevia e dei passaggi a li-

vello senza barriere, nonché il sorpasso di un veicolo che si sia fermato per consentire ai pedoni di attraversare la carreggiata.

Chiunque viola le disposizioni dei commi primo e quarto è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila.

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, di un autosnodato o di un autocarro che sorpassa un autotreno, un autoarticolato o 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.

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

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al secondo comma, gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich propongono di aggiungere dopo le parole: « il conducente », le altre: « previa tempestiva segnalazione acustica »; gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, a loro volta, propongono di aggiungere, dopo le parole: « a sinistra », le altre: « previa tempestiva segnalazione ».

Al terzo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di aggiungere dopo le parole: « delle carreggiate », le altre: « e non aumentare la velocità ».

Al settimo comma, c'è, innanzi tutto, l'emendamento di cui al punto 4°) del disegno di legge n. 742, per il quale la prima parte del comma dovrebbe essere 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 ».

Sempre al settimo comma, gli onorevoli relatori Togni Giulio Bruno e Lombardi Giovanni, propongono di sostituirlo con il seguente:

« È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi e in ogni

altro caso di scarsa visibilità. È vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati il sorpasso di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati e di autocarri, oltre che nei casi più sopra previsti, anche quando il divieto sia imposto da apposite segnalazioni ».

A loro volta, gli onorevoli Vedovato, Amodio, Durand de la Penne, Lombardi Ruggero, Baroni e Ripamonti propongono di sostituire il settimo comma con il seguente:

« È vietato il sorpasso in prossimità e 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, autoarticolati ed autosnodati, non solo nei casi previsti, ma anche quando il divieto sia imposto da apposite segnalazioni ».

L'onorevole Marconi, invece, propone di sopprimere la seconda parte del comma, dalle parole: « è vietato ai conducenti », fino alla fine, mentre l'onorevole Carcaterra propone di sopprimere le seguenti parole: « è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati, di autosnodati e di autocarri il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati o autocarri ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, Cafiero e Ottieri, a loro volta, propongono di aggiungere dopo le parole: « è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati, autosnodati e di autocarri il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati o autocarri », le altre: « nei tratti di strade indicati da apposite segnalazioni ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di aggiungere — alla fine del comma — le seguenti parole: « nonché quando il veicolo della stessa specie non raggiunge la velocità massima consentita dall'articolo 103 e sempreché non vi sia divieto assoluto di sorpasso che dovrà risultare da apposita segnaletica ».

Sempre al settimo comma, vi è, infine, il seguente emendamento sostitutivo, di cui alla prima parte dell'articolo 10 della proposta di legge n. 731, dell'onorevole Colitto ed altri:

« Il settimo comma dell'articolo 106 è sostituito dal seguente:

« È vietato il sorpasso in prossimità e in corrispondenza delle curve, dei dossi ed in

caso di scarsa visibilità. Ai conducenti di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati è vietato il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati, anche fuori dei casi previsti dal comma precedente, sulle strade che saranno appositamente indicate ».

Al decimo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 10.000 ».

Al penultimo comma vi è, innanzi tutto, il seguente comma sostitutivo di cui alla seconda parte del punto 4°) del disegno di legge governativo:

« 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 ».

Sempre al penultimo comma, gli onorevoli Ripamonti, Martina Michele, Baroni, Carcaterra e Lombardi Ruggero propongono di sostituirlo con il 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 o un autosnodato è punito quando tali sorpassi siano vietati, con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 o in casi di maggiore gravità con l'arresto fino a tre mesi ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, invece, propongono di sostituire le parole: « l'arresto fino a tre mesi », con le altre: « l'arresto fino a due mesi »; e le parole: « e con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « o con l'ammenda da lire 6.000 a lire 30.000 »; gli onorevoli Elkan, Colitto, Moscatelli e Adamoli, a loro volta, propongono di sostituire le parole: « e con l'ammenda », con le altre: « o con l'ammenda »; infine, gli onorevoli Cianca, Amen-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

dola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Bussetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « lire 5.000 a lire 20.000 ».

All'ultimo comma, mentre gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Bussetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 »; gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, invece, propongono di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 16.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

A sua volta il Comitato ristretto propone i seguenti emendamenti:

« Al terzo comma, sostituire le parole: diminuire la velocità, con le altre: non accelerare la velocità ».

« Al settimo comma, sostituirlo con il seguente:

« È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità; è vietato ai conducenti di autotreni, di autoarticolati e di autosnodati il sorpasso di autotreni, autoarticolati, autosnodati e autocarri, oltre che nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di strada in cui il divieto sia imposto da apposite segnalazioni. Tali sorpassi sono sempre ammessi qualora si tratti di strada a due carreggiate separate o di carreggiata ad almeno due corsie per ogni seno di marcia o di carreggiata a senso unico di circolazione ».

« Al penultimo comma, sostituirlo con il seguente:

« Chiunque sorpassa a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità e il conducente di un autotreno, di un autoarticolato e di un autonodato che sorpassa, quando è vietato, un autotreno, un autoarticolato, un autosnodato o un autocarro, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire ventimila a lire cinquantamila ».

Procediamo comma per comma.

Insistono gli onorevoli Calabrò e Cianca sui loro emendamenti al secondo comma?

CALABRÒ. Non insisto.

CIANCA. Rinuncio.

PRESIDENTE. Ne prendo atto. I primi due commi dell'articolo 106 rimangono, pertanto, invariati.

Passiamo al terzo comma.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Come gli onorevoli colleghi avranno notato, l'emendamento Cianca è stato fatto proprio dal Comitato.

Si è voluto in tal modo accordare meglio la dizione del Codice con quella di Ginevra, secondo la quale chi viene sorpassato deve tenersi vicino al margine destro della carreggiata e non deve aumentare la velocità.

CIANCA. La tecnica ci dice che chi vuole sorpassare deve avere una velocità superiore a quella della macchina che precede. Tante volte i due veicoli hanno una velocità quasi uguale e chi segue pretende, ciononostante, di essere lasciato passare.

SERVELLO. Una piccola modifica di carattere formale letterario. Non si dice « accelerare la velocità », ma semplicemente « accelerare » perché l'accelerazione riguarda di per se la velocità. Propongo, quindi, di modificare l'emendamento nel senso che si dica solamente: « non accelerare ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. D'accordo.

PRESIDENTE. L'emendamento del Comitato rimane pertanto così modificato:

« Al terzo comma sostituire le parole: diminuire la velocità, con le altre: non accelerare ».

Nessun altro chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo al settimo comma.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Tutti gli emendamenti al settimo comma sono stati assorbiti dal testo del Comitato.

COLITTO. Sono lieto che il Comitato abbia accolto l'emendamento presentato da me in unione ad altri colleghi ed invito la Commissione ad approvare il nuovo testo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del settimo comma proposto dal Comitato, di cui do nuovamente lettura:

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

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di strada in cui il divieto sia imposto da apposite segnalazioni. Tali sorpassi sono sempre ammessi qualora si tratti di strada a due carreggiate separate o di carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o di carreggiata a senso unico di circolazione ».

(È approvato).

Passiamo al decimo comma.

Gli onorevoli Cianca e gli altri insistono nel loro emendamento ?

CIANCA. No, signor Presidente. Vi abbiamo rinunciato già in sede di Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Passiamo al penultimo comma.

Degli emendamenti presentati, alcuni — e precisamente quello degli onorevoli Calabrò ed altri e quello dell'onorevole Cianca ed altri — sono stati già ritirati dai presentatori in sede di Comitato ristretto, mentre gli altri — e precisamente quello dell'onorevole Ripamonti ed altri e quello degli onorevoli Elkan, Moscatelli ed Adamoli — sono stati parzialmente accolti dall'emendamento del Comitato ristretto.

Allo stato delle cose, quindi, penso che, se i presentatori non vi si oppongono, si potrebbe procedere senz'altro alla votazione dell'emendamento del Comitato ristretto, intendendo ritirati tutti gli altri.

Non essendovi obiezioni, pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del penultimo comma, proposto dal Comitato ristretto, di cui do nuovamente lettura :

« Al penultimo comma, sostituirlo con il seguente :

« Chiunque sorpassa a destra o in prossimità o in corrispondenza delle curve, dei dossi o in ogni altro caso di scarsa visibilità e il conducente di un autotreno, di un autoarticolato e di un autosnodato che sorpassa, quando è vietato, un autotreno, un autoarticolato, un autosnodato o un autocarro, è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire ventimila a lire cinquantamila ».

(È approvato).

Gli onorevoli Cianca ed altri e Calabrò ed altri hanno rinunciato già in sede di Comitato ai loro emendamenti all'ultimo comma.

Passiamo, quindi, all'articolo 107.

Ne do lettura :

ART. 107.

(Distanza di sicurezza tra veicoli)

« I veicoli devono essere tenuti, durante la marcia, a distanza di sicurezza rispetto al veicolo che precede, salvo il caso di sorpasso.

Fuori dei centri abitati la distanza non può essere inferiore a 40 metri. Fra gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati in marcia la distanza non può essere inferiore a 100 metri.

Quando siano in azione macchine operatrici sgombraneve i veicoli devono procedere con la massima cautela e rispettare una distanza non inferiore a metri 20.

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

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Sono stati presentati vari emendamenti.

Innanzitutto, l'articolo 11 della proposta di legge Colitto n. 731, per il quale l'articolo 107 dovrebbe essere sostituito dal seguente :

« I veicoli devono essere tenuti, durante la marcia, a distanza di sicurezza rispetto al veicolo che precede, salvo il caso di sorpasso.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000 ».

Il punto 5° del disegno di legge governativo propone di sostituire il primo e il secondo comma con i seguenti due :

« 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 ».

Al secondo comma gli onorevoli Ripamonti, Martina Michele, Baroni, Carcaterra e Lombardi Ruggero propongono di sopprimerlo; mentre gli onorevoli Macrelli, Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole finali: «100 metri», con le altre: « 50 metri ».

Infine, all'ultimo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 10.000 ».

A sua volta, il Comitato ristretto propone il seguente emendamento sostitutivo:

« *Sostituire il primo e secondo comma, con i 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 a 100 metri nelle strade o tratti di strada in cui il sorpasso è vietato ».

Come si vede, l'emendamento del Comitato ristretto assorbe integralmente la modificazione di cui al disegno di legge governativo. Circa la ulteriore precisazione di cui al secondo comma dell'emendamento del Comitato ristretto, è da dire che essa è in correlazione con le modificazioni all'articolo 106 proposte dal Comitato ed approvate già dalle Commissioni riunite, per prescrivere la distanza di sicurezza tra i mezzi pesanti nei tratti di strada in cui c'è il divieto di sorpasso.

Per quanto concerne gli altri emendamenti, è da precisare che tutti sono stati rinunciati dai presentatori, tolto quello che riduce la distanza di sicurezza da 100 a 50 metri, per il quale l'onorevole Cianca insiste.

CIANCA. A me i cento metri di distanza sembrano troppi, perché si viene in questo modo a formare un'autocolonna. Si tratta di una questione essenzialmente tecnica.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Si tratta di stabilire uno spazio apprezzabile per consentire la frenata e il sorpasso dei mezzi più leggeri. Chiunque guida sa che, se trova dinanzi a sé una colonna di questi automezzi, non può sorpassare o insinuarsi, se essi si trovano a distanza ravvicinata. Del resto i cento metri diventano 70 od 80, mentre se venisse ridotta la distanza a 50 metri, questi diventerebbero 20 o 25.

COLITTO. Il Comitato ristretto ha opportunamente riconosciuto la fondatezza degli emendamenti da me proposti. Sono sicuro che le Commissioni vorranno approvarli.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Comitato ristretto ha lungamente discusso su

questo punto e ha trovato la soluzione di limitare la possibilità del sorpasso a determinate zone, o per la strettezza della strada o per l'andamento eccessivamente movimentato della strada o per altre ragioni di difficoltà. Queste zone saranno delimitate da cartelli.

La questione che stiamo esaminando è la distanza di sicurezza che ha un duplice scopo. Il primo è quello della sicurezza tra i mezzi pesanti, perché è sperimentato che quando, ad esempio, un mezzo caricato con 30 o 35 tonnellate deve, a un certo momento, frenare, ha bisogno di uno spazio notevole. Se la colonna è ristretta, succedono le disgrazie di cui spesso abbiamo notizia: un autotreno va contro l'altro. Il secondo scopo, come ho già detto, è quello di consentire il passaggio dei mezzi leggeri.

AMENDOLA PIETRO. Ma se è in testa un autocarro più lento, blocca tutta la colonna.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Se in testa c'è un mezzo più lento, bisogna vedere da quale ragione dipende questa circostanza. Se si tratta di un mezzo difettoso, il servizio che funziona sulle strade provvederà a farlo fermare e a far passare avanti gli altri.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Io metterei nel regolamento qualche disposizione a questo proposito: quando un automezzo, per ragioni proprie o per ragioni di avaria, non si trova in condizioni di fare una marcia regolare, bisogna che si fermi e lasci passare gli altri. È un caso da prevedere nel regolamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ne terremo conto nel regolamento.

CIANCA. Insisto perché venga messo in votazione il mio emendamento al secondo comma:

« *Sostituire le parole finali: 100 metri, con le altre: 50 metri* ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Cianca ed altri al secondo comma, di cui do nuovamente lettura:

« *Sostituire le parole finali: 100 metri, con le altre: 50 metri* ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del primo e secondo comma proposto dal Comitato, che, come ha detto l'onorevole relatore, assorbe il testo proposto dal Governo.

(È approvato).

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Passiamo all'articolo 108.

ART. 108.

(Incrocio su strade di montagna con autoveicoli adibiti a servizi pubblici di linea)

« Nei tratti di strade di montagna indicati con appositi segnali, il conducente che sta per incrociare un autoveicolo adibito a servizio pubblico di linea deve fermarsi e non può proseguire se non quando detto veicolo sia passato.

I segnali sono collocati a cura di coloro che esercitano le autolinee, previa autorizzazione dell'ente proprietario della strada d'intesa con l'Ispettorato della motorizzazione civile.

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

Era stato presentato dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi un emendamento rivolto a sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le parole: « lire 1.600 a lire 6.000 ». Questo emendamento, però, è stato ritirato già in sede di Comitato ristretto.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 109.

(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli)

« L'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli è obbligatorio da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie stradali, e in ogni caso di scarsa visibilità.

Ad eccezione dei velocipedi, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva è obbligatorio anche durante la sosta, a meno che il veicolo sia reso chiaramente visibile dall'illuminazione pubblica o venga collocato fuori della carreggiata.

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

Gli emendamenti presentati sono i seguenti:

Al secondo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi pro-

pongono di aggiungere dopo la parola: « velocipedi », le altre: « e dei ciclomotori ».

All'ultimo comma, sempre gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 10.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'onorevole Cianca ha rinunciato al suo emendamento all'ultimo comma, mentre quello presentato al secondo comma è stato fatto proprio dal Comitato.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento al secondo comma testé letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 110.

(Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione dei veicoli a motore e dei rimorchi)

« Nelle ore e nei casi indicati nell'articolo 109, comma primo, si debbono tenere accesi durante la marcia sui veicoli a motore i dispositivi di segnalazione e di illuminazione appresso indicati:

a) quando l'illuminazione pubblica sia sufficiente: le luci di posizione;

b) quando l'illuminazione pubblica sia insufficiente: i proiettori a luce anabbagliante e le luci posteriori di posizione;

c) quando l'illuminazione pubblica manchi e si superi la velocità di 40 chilometri all'ora: i proiettori a luce abbagliante e le luci posteriori di posizione. I conducenti se incrociano altri veicoli, approssimandosi a questi, debbono adoperare i proiettori a luce anabbagliante e diminuire la velocità.

Sui rimorchi, rimorchi agricoli e carrelli rimorciati si debbono tenere accese durante la marcia le luci posteriori di posizione.

Durante la marcia si debbono tenere accese sui veicoli indicati nei precedenti commi anche le luci di ingombro e deve essere illuminata la targa.

Ad eccezione dei veicoli da trainare quando siano staccati, dei motocicli e dei ciclomotori, durante la sosta, quando l'illuminazione pubblica sia insufficiente o manchi, e a meno che il veicolo venga collocato fuori della carreggiata, si debbono tenere accese le luci di posizione, le luci di ingombro e deve essere illuminata la targa.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Agli effetti del presente articolo si considera sufficiente la illuminazione pubblica che rende individuabile un veicolo alla distanza di 50 metri.

Nei centri abitati è vietato l'uso dei proiettori a luce abbagliante.

Chiunque, incrociando altri veicoli ed approssimandosi a questi, non adopera i proiettori a luce anabbagliante è punito con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire diecimila a lire quarantamila.

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

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al penultimo comma, gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Gefer Wondrich propongono di sostituire le parole: « con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire 6.000 a lire 30.000 »; gli onorevoli Elkan, Moscatelli, Adamoli e i relatori, invece, propongono di sostituire le parole: « con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda », con le altre: « con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda ».

All'ultimo comma, gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire le parole: « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 10.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Gli emendamenti Calabrò Elkan e Moscatelli non sono stati accolti dal Comitato ristretto, mentre l'onorevole Cianca ha rinunciato al suo emendamento all'ultimo comma. I Relatori, in particolare, hanno rinunciato al loro emendamento.

MOSCATELLI. Non mi rendo conto del motivo che ha fatto respingere il mio emendamento dal Comitato ristretto.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Si è lungamente discusso in materia e si è ritenuto che possano esistere delle fattispecie nelle quali il comportamento del guidatore possa anche non essere considerato di gravissima responsabilità. L'articolo 103, per esempio, parla di limite di velocità. Ora il limite di velocità può essere in effetti in taluni casi superato, commettendo — è vero — una gravissima infrazione al Co-

dice, ma senza che si presentino gravi casi di pericolosità per l'incolumità pubblica: cito il caso di una strada completamente deserta. Così dicasi per l'articolo 106. Il sorpasso fuori mano può presentare gradi differenti di pericolosità per la pubblica incolumità, in dipendenza della visibilità, della prossimità delle curve, ecc.

Diverso, invece, è il caso del penultimo comma dell'articolo 110 nel quale il grado di pericolosità è costante e l'abbagliamento dipende esclusivamente dalla volontà del singolo. Noi stessi Relatori avevamo presentato un emendamento del genere tenendo conto di vari possibili casi, fra i quali la dimenticanza da parte del guidatore, ma abbiamo dovuto convenire sulla gravità della colpa e rinunciare all'emendamento stesso.

SERVELLO. Vorrei insistere sulla opportunità di disgiungere le due sanzioni; e ciò in relazione, non solo alle pene previste da altri articoli, ma anche al fatto che per altri casi che pure presentano una innegabile pericolosità abbiamo accettato il principio della dissociazione dell'arresto rispetto all'ammenda. Questo vorrei anche per ragioni di carattere giuridico. Mi risulta, infatti, che in sede di Commissione di giustizia si è fatta qualche riserva sulla sproporzione esistente fra la pena comminata per queste infrazioni e le pene previste per reati ben più gravi, dove sempre, comunque, i due criteri vengono dissociati.

D'altra parte, io sarei per l'elevazione dell'ammenda a lire cinquantamila.

ZAPPA. Secondo me questo comma presenta una deficienza grave, perché, mentre prevede il caso dell'incrocio ad abbagliamento continuato, non tiene conto di una situazione ben più grave, cioè quella dell'abbagliamento improvviso, da distanza ravvicinata, dell'incrociante che, dopo aver abbassato i fari per l'incrocio, li riaccende improvvisamente giunto a trenta metri dalla macchina che incrocia, rendendo impossibile qualsiasi controllo di quest'ultima. Questo mi viene suggerito dall'esperienza personale.

Ora, ritengo che, nel caso di abbagliamento continuato, in analogia agli articoli 104 e 106, si potrebbe parlare di pena disgiunta, arresto od ammenda, mentre, nel caso di abbagliamento improvviso, da distanza ravvicinata, la pena dovrebbe essere congiunta.

RIPAMONTI. Mi associo alle osservazioni dell'onorevole Zappa e, d'altra parte, vorrei pregare il Relatore di non rinunciare al suo emendamento.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

CIANCA. Anch'io credo che occorra considerare il diverso comportamento e distinguere i due casi nell'erogazione della pena.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Propongo di accogliere l'emendamento sull'alternatività della pena ed aumentare da lire 10 mila a quindicimila il minimo dell'ammenda.

ZAPPA. Al penultimo comma dell'articolo è detto: « Chiunque, incrociando altri veicoli e approssimandosi a questi ». Si può sfuggire alla responsabilità in caso di una deviazione a destra, quando l'abbagliamento è già avvenuto.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. I casi possono essere infiniti, ma c'è poi l'interpretazione del giudice.

ZAPPA. Io preferirei questa formula: « Chiunque approssimandosi, da opposta direzione, ad altri veicoli... ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Con questa formula, potrebbero sorgere dubbi nel caso di due strade che non sono perfettamente opposte, ma una incrocia l'altra ad angolo ottuso.

ZAPPA. Con questi chiarimenti sono soddisfatto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Ministro Togni al penultimo comma:

« *Sostituire le parole:* con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000, *con le altre:* con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 15.000 a lire 40.000 ».

(È approvato).

Dichiaro decaduto l'emendamento Calabrò ed altri ed assorbito quello Elkan, Moscatelli e Adamoli.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 111.

(*Cambiamento di direzione o di corsia; sospensione della marcia*)

« I conducenti debbono segnalare tempestivamente l'intenzione di effettuare il cambiamento di direzione sporgendo lateralmente il braccio destro o quello sinistro a seconda che occorra.

Quando intendono fermarsi debbono alzare verticalmente il braccio.

Ai fini indicati nei commi precedenti i conducenti di veicoli per i quali sono prescritti indicatori di direzione e luci di arresto debbono adoperare detti dispositivi.

Quando una carreggiata è suddivisa in corsie i conducenti debbono segnalare tempestivamente nei modi indicati nei commi primo e terzo l'intenzione di cambiare corsia.

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

Gli onorevoli Cianca ed altri e Calabrò ed altri avevano presentato emendamenti all'ultimo comma, a cui, poi, hanno rinunciato, in sede di Comitato ristretto.

L'emendamento degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan,, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi proponeva di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 »; quello degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, invece, proponeva di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 112.

(*Limitazione dei rumori*)

« Durante la circolazione si debbono evitare rumori molesti causati sia dal modo di guidare i veicoli, specialmente se autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori, sia dal modo come è sistemato il carico e sia da altri atti connessi con la circolazione stessa.

Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza e non deve essere alterato.

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

Sono stati presentati due emendamenti.

Uno, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, propone di aggiungere, dopo il secondo comma, il seguente comma:

« Nei centri abitati i rumori molesti debbono essere evitati, anche quando il veicolo è in stazionamento; debbono altresì essere evitate emanazioni moleste sia con veicolo in movimento, sia con veicolo in stazionamento ».

L'altro, sempre degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, pro-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

pone di sostituire — all'ultimo comma — le parole: « lire 5.000 a lire 20.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 10.000 ».

L'onorevole Cianca, a nome anche degli altri presentatori, ha rinunciato ad ambedue gli emendamenti, per il rinvio — per quanto concerne il primo emendamento — al regolamento.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Nel regolamento verrà stabilito che negli atti commessi durante la circolazione debbono essere compresi anche quelli avvenuti a veicolo fermo.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo successivo.

ART. 113.

(Uso dei dispositivi di segnalazione acustica)

« I dispositivi di segnalazione acustica debbono sempre essere usati con la massima moderazione.

Fuori dei centri abitati l'uso dei dispositivi di segnalazione acustica è obbligatorio ogni qualvolta le circostanze rendano consigliabile il segnalare a conveniente distanza l'approssimarsi del veicolo.

Nei centri abitati le segnalazioni acustiche sono vietate, salvo i casi di pericolo immediato. Nelle ore notturne, in luogo delle segnalazioni acustiche, è consentito l'uso dei proiettori e luce anabbagliante a breve intermittenza.

I conducenti di veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi sono esenti dall'obbligo di osservare divieti e limitazioni sull'uso dei dispositivi di segnalazione acustica.

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

Erano stati presentati emendamenti all'ultimo comma.

Uno, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, proponeva di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 »; l'altro, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, proponeva, invece, di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

Ambedue sono stati ritirati.

Passiamo, quindi, all'articolo successivo.

ART. 114.

(Fermata)

« Salvo le disposizioni dell'articolo 125, la momentanea sospensione della marcia di un veicolo o di un animale è sempre consentita, purché sia effettuata lungo il margine destro della carreggiata e non costituisca intralcio o pericolo per la circolazione. Qualora si tratti di strada a carreggiate separate o di carreggiate a senso unico di circolazione la fermata può effettuarsi anche sul margine sinistro.

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

Al primo comma l'onorevole Camangi ha proposto il seguente emendamento non accolto dal Comitato ristretto:

« *Sopprimere il secondo periodo:* (« Qualora si tratti di strada a carreggiate separate o di carreggiate a senso unico di circolazione la fermata può effettuarsi anche sul margine sinistro »).

Poiché l'onorevole Camangi non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Al secondo comma sono stati presentati due emendamenti.

Il primo, a firma degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, proponeva di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 ». Il secondo, invece, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, proponeva di sostituire le parole: « lire 4.200 a lire 10.444 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

Ambedue sono stati ritirati in sede di Comitato ristretto.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 115.

(Sosta)

« Durante l'arresto protratto nel tempo di un veicolo o di un animale il conducente, se si allontana, deve adottare le opportune cautele atte ad evitare incidenti.

Fuori dei centri abitati, durante la sosta il veicolo o l'animale deve essere collocato sugli spazi all'uopo esistenti o sulle banchine pa-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

vimentate o, in mancanza, sul margine destro della carreggiata e parallelamente all'asse di questa.

Nei centri abitati, durante la sosta, il veicolo o l'animale deve essere collocato sul margine della carreggiata e parallelamente all'asse di questa, salvo che sia diversamente prescritto.

Qualora non esista marciapiede laterale rialzato deve essere lasciato uno spazio libero sufficiente per il transito dei pedoni.

La sosta è vietata:

a) in corrispondenza e in prossimità dei crocevia, delle curve, dei dossi, delle gallerie, dei passaggi a livello e delle fermate dei servizi pubblici di linea;

b) sui binari tramviari, sugli attraversamenti pedonali e allo sbocco dei passi carrai;

c) quando la parte della carreggiata che resta libera sia insufficiente per la circolazione dei veicoli in un solo senso;

d) in prossimità e in corrispondenza dei segnali stradali in modo da occultarne la vista.

Nei centri abitati, qualora un veicolo sia lasciato in sosta nelle zone indicate nel precedente comma ovvero in altre zone in cui la sosta è vietata e costituisca grave intralcio o pericolo per la circolazione, gli organi di polizia possono rimuoverlo e portarlo alla depositaria comunale. Il veicolo è restituito previo rimborso delle spese di trasporto e di custodia.

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

Se la sosta è effettuata in corrispondenza dei crocevia, delle curve, dei dossi o delle gallerie la pena è della ammenda da lire diecimila a lire quarantamila ».

Al penultimo comma erano stati presentati due emendamenti, ritirati dai proponenti in sede di Comitato ristretto. Un emendamento, quello degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, proponeva di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 »; l'altro, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, invece, proponeva di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

Il Comitato a sua volta, propone i due seguenti emendamenti:

« Al quinto comma sostituire alla lettera a) le parole: e in prossimità, con le altre; o in prossimità e alla lettera d) le parole: e in corrispondenza, con le altre: o in corrispondenza ».

Pongo in votazione il primo emendamento.
(E approvato).

Pongo in votazione il secondo emendamento.
(E approvato).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 116.

(Ingombro della carreggiata)

« Nel caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente deve provvedere sollecitamente a rendere, per quanto possibile, libero il passaggio e a spingere il veicolo sugli spazi esistenti per la sosta o sulle banchine pavimentate o, in mancanza, sul margine destro della carreggiata e parallelamente all'asse di questa.

Quando si verifichi la caduta di sostanze viscidie, il conducente deve adottare immediatamente le cautele necessarie per rendere sicura la circolazione.

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

A questo articolo era stato proposto, dagli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, il seguente emendamento all'ultimo comma, peraltro ritirato dai presentatori già in sede di Comitato:

« Sostituire le parole: lire 5.000 a lire 20 mila, con le altre: lire 2.000 a lire 10.000 ».

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 117.

(Segnalazione di veicolo fermo)

« Fermi restando gli obblighi previsti dall'articolo 116, fuori dei centri abitati, i veicoli, esclusi i motocicli, i ciclomotori e i veloci-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

pedi, che debbono restare fermi sulla carreggiata devono essere segnalati, in caso di nebbia o nel caso che il veicolo sia fermo in curva o nel tratto discendente di un dosso, ovvero di notte, quando sia difettosa l'efficienza delle luci posteriori di posizione.

La segnalazione deve essere effettuata a mezzo di un segnale mobile di pericolo generico di dimensioni ridotte e munito di dispositivi a luce riflessa, collocato sulla carreggiata stessa, posteriormente al veicolo, alla distanza di almeno 50 metri.

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

Gli onorevoli Bogoni, Bensi, Zappa, Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi avevano proposto il seguente emendamento aggiuntivo al quale, peraltro, hanno rinunciato in sede di Comitato:

« *Aggiungere i seguenti commi:*

« La fabbricazione e la vendita dei segnali mobili di pericolo generico di dimensioni ridotte e muniti di dispositivi a luce riflessa possono essere riservate allo Stato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro. In caso di riserva, il Ministro dei lavori pubblici, può affidarle in concessione. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque circola con un veicolo previsto nel presente articolo fuori dei centri abitati e non munito del segnale mobile di pericolo generico o non conforme al modello, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000.

Qualora la fabbricazione e la vendita dei segnali mobili di pericolo generico siano state riservate allo Stato, chiunque abusivamente fabbrica o vende segnali mobili di pericolo generico abusivamente fabbricati, è punito con l'arresto sino a un mese e con l'ammenda da lire 1.000 a lire 20.000, salvo che il fatto costituisca più grave reato ».

Il Comitato ristretto, a sua volta, propone i seguenti due emendamenti:

« *Al secondo comma aggiungere, dopo le parole: pericolo generico, le altre: di cui i veicoli devono essere dotati.* ».

« *Al secondo comma aggiungere, dopo le parole: a luce riflessa, le altre: conforme alle caratteristiche che saranno stabilite dal Ministero dei lavori pubblici.* ».

Pongo in votazione il primo di questi due emendamenti.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il secondo.

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 118

(*Convogli militari, cortei e simili*)

« È vietato interrompere convogli militari, colonne di truppa o di scolari, cortei e processioni.

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

All'articolo 118 sono stati proposti vari emendamenti.

Al primo comma, l'onorevole Camangi propone di premettere il seguente comma:

« Nelle traverse interne delle strade statali sono vietate tutte le manifestazioni che interrompano il transito per un periodo maggiore di dieci minuti ».

Sempre l'onorevole Camangi propone, poi, di aggiungere dopo le parole: « È vietato », le altre: « comunque e indipendentemente dall'osservanza del divieto di cui al comma precedente e dalle relative responsabilità, ai conducenti di qualsiasi veicolo, di ».

Al secondo comma, ancora l'onorevole Camangi propone di sostituirlo con il seguente:

« Chiunque viola le disposizioni del primo comma del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 100.000 e chiunque viola quelle del secondo comma con l'ammenda da lire 4.000 a lire 10.000 ».

Invece, gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich propongono di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

Tutti questi emendamenti non sono stati accolti dal Comitato. D'altra parte, l'onore-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

vole Calabrò ha dichiarato di rinunciare al suo emendamento, mentre l'onorevole Camangi è assente e quindi s'intende che abbia rinunciato ai suoi.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 119.

*(Carico dei veicoli,
accessori mobili e strumenti trainati)*

«La sistemazione del carico dei veicoli deve essere fatta in modo da non diminuire la visibilità al conducente, da non impedirgli la libertà di movimenti nella guida e da evitare la caduta del carico stesso.

Il carico non deve sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore del veicolo oltre i tre decimi della lunghezza del veicolo stesso.

Quando il carico, sempre negli eccezionali casi richiesti dalle dimensioni della merce trasportata, sporga oltre la sagoma propria del veicolo, sempre nei limiti del comma precedente, debbono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare danno o pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso, la sporgenza deve essere segnalata mediante un pannello delle dimensioni di centimetri 50 per 50 a grandi strisce diagonali alternate di colore bianco e rosso. Il pannello deve essere apposto all'estremità posteriore del carico in modo da risultare costantemente normale all'asse del veicolo. Quando il veicolo circoli di notte e sia scarsa la visibilità, la superficie del pannello, qualora non sia costituita di materiale riflettente, deve essere munita agli angoli di quattro dispositivi a luce riflessa rossa.

Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma del veicolo e non debbono strisciare sul terreno.

Gli strumenti trainati devono essere tenuti sollevati dal suolo.

È vietato trasportare cose che strisciano sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.

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

Era stato proposto solo il seguente emendamento degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, i quali, peraltro, lo hanno ritirato in sede di Comitato:

« *Sostituire le parole*: lire 25.000 a lire 100 mila, *con le altre*: lire 10.000 a lire 50.000 ».

Passiamo all'articolo 120.

ART. 120.

*(Trasporto di cose
sui veicoli a trazione animale)*

« Sui veicoli a trazione animale il trasporto di cose non può superare il peso complessivo a pieno carico indicato sulla targa.

« Chiunque circola con un veicolo che supera il peso complessivo a pieno carico indicato nella targa è punito, salvo che non ricorra alcuna delle ipotesi di reato previste dall'articolo 33, con l'ammenda da lire cinquemila a lire ventimila ».

Era stato proposto solo il seguente emendamento all'ultimo comma ritirato in sede di Comitato dai presentatori, 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 mila, *con le altre*: lire 2.000 a lire 10.000 ».

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 121.

*(Trasporto di cose
sui veicoli a motore e sui rimorchi)*

« Sui veicoli a motore, rimorchi, rimorchi agricoli e carrelli rimorchiati, il trasporto di cose non può superare la portata utile o, per i trasporti eccezionali, la portata determinata dai limiti potenziali di carico, indicata nel documento di circolazione.

In casi particolari nei quali non sia possibile la determinazione del peso esatto, nonché per cose per loro natura soggette a subire durante il trasporto aumenti di peso per umidità o pioggia, è ammessa una differenza di peso fino al cinque per cento della portata.

« Chiunque circola con un veicolo il cui carico supera la portata utile o la portata determinata dai limiti potenziali di carico indicata nel documento di circolazione è punito, salvo che non ricorra alcuna delle ipotesi di reato previste dall'articolo 33, con l'ammenda da lire cinquantamila a lire duecentomila. Se si tratta di motoveicoli o di carrelli la pena è ridotta alla metà.

I conducenti sono tenuti altresì a scaricare immediatamente il carico eccedente ».

All'articolo 121 sono stati presentati i seguenti emendamenti.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Innanzitutto un emendamento dell'onorevole Colitto sostitutivo dei due primi commi con il seguente:

« Sui veicoli a motore, rimorchi agricoli e carrelli rimorchiati il trasporto di cose non può superare la portata utile o, per i trasporti eccezionali, la portata determinata dai limiti potenziali di carico indicato nei documenti di circolazione; è ammessa una differenza di peso fino al 10 per cento della portata ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, invece, propongono di aggiungere, al primo comma, dopo le parole: « non può superare », le altre: « del 10 per cento ».

A loro volta, gli onorevoli Carcaterra, Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sostituire al secondo comma le parole: « fino al 5 per cento », con le altre: « fino al 15 per cento ».

Sempre al secondo comma, gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, Cafiero, Ottieri e Colitto propongono di sostituire le parole: « è ammessa una differenza di peso fino al 5 per cento della portata », con le altre: « è ammessa una differenza fino al 10 per cento della portata; la differenza di peso fino al 10 per cento sulla portata è consentita anche nel caso di autocisterne adibite al trasporto promiscuo o alternato di merci aventi diverso peso specifico ».

Ancora al secondo comma, gli onorevoli relatori, Togni Giulio Bruno e Lombardi Giovanni, propongono di sostituire le parole: « è ammessa una differenza di peso fino al 5 per cento della portata », con le altre: « è ammessa una differenza di peso fino al 5 per cento del peso complessivo. Analoga differenza è ammessa anche nel caso di autocisterne adibite al trasporto promiscuo o alternato di merci aventi diverso peso specifico ».

A proposito del terzo comma, c'è innanzitutto la proposta di cui alla prima parte dell'articolo 12 del progetto di legge Colitto ed altri, n. 731, secondo il quale il comma dovrebbe essere sostituito dal seguente:

« Chiunque circola con un veicolo il cui carico superi del 15 per cento la portata utile o la portata determinata dai limiti potenziali di carico indicate nel documento di circolazione è punito, salvo che non ricorrano al-

cune delle ipotesi di reato previste dall'articolo 33, con l'ammenda da lire 10.000 a lire 50.000 ».

Un altro emendamento degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi, Giorgi, Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, propone di sostituire le parole: « lire 50.000 a lire 200.000 », con le altre: « lire 25.000 a lire 100.000 ».

All'ultimo comma, il progetto di legge Colitto, n. 731 (seconda parte dell'articolo 12) propone di sostituirlo con il seguente:

« I conducenti sono tenuti altresì a scaricare il carico eccedente nel più vicino, idoneo luogo di ricovero ».

Gli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, invece, propongono di aggiungere il seguente comma: « Lo scarico dovrà avvenire nei modi e nei luoghi adatti a consentire l'integrità e la conservazione della merce ».

A sua volta, il Comitato ristretto propone di sostituire, al secondo comma, le parole: « in casi particolari nei quali », con le altre: « nei casi in cui », e le parole: « della portata », con le altre: « del peso complessivo » e, all'ultimo comma, di sostituirlo con il seguente: « Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non avrà provveduto a riportare il carico nei limiti di legge ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il secondo emendamento al secondo comma è stato proposto per facilitarne la misurazione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Il che rappresenta circa il 10 per cento della portata.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'emendamento all'ultimo comma, invece, è opportuno per evitare difficoltà di interpretazione.

PRESIDENTE. L'emendamento di cui alla proposta di legge Colitto, sostitutivo dei due primi commi, non è stato accolto dal Comitato.

COLITTO. A me sembra che nella pratica attuazione la norma nuova darà luogo a notevoli inconvenienti. Essa però mi sembra preferibile a quella messa nel codice, che addirittura non avrebbe potuto essere applicata. Per questo, pur non essendo completamente

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

soddisfatto, pensando che, allo stato, mi sarebbe impossibile ottenere di più, accolgo il testo del Comitato, sicuro che la realtà finirà per suggerire una formula migliore.

PRESIDENTE. Con questa dichiarazione l'onorevole Colitto rinuncia ai suoi emendamenti.

L'emendamento al primo comma dell'onorevole Cianca ed altri non è stato accolto dal Comitato e i presentatori vi hanno rinunciato.

Gli emendamenti al secondo comma non sono stati accolti dal Comitato o accolti solo parzialmente, come quello degli onorevoli relatori. Comunque, sono stati tutti rinunciati dai presentatori.

Altrettanto rinunciati sono stati tutti gli emendamenti al terzo comma, compresa la modificazione di cui alla proposta di legge Colitto.

Anche per quanto concerne l'ultimo comma, si è avuta la rinuncia da parte dell'onorevole Colitto della modificazione di cui alla seconda parte della sua proposta di legge n. 731, mentre l'emendamento Cianca ed altri è stato assorbito dal testo del Comitato.

Concludendo, non rimane che porre in votazione i tre emendamenti proposti dal Comitato ristretto:

« Al secondo comma, sostituire le parole: in casi particolari nei quali, con le altre: nei casi in cui ».

(È approvato).

« Al secondo comma, sostituire le parole: della portata, con le altre: del peso complessivo ».

(È approvato).

« Sostituire l'ultimo comma con il seguente:

« Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non avrà provveduto a riportare il carico nei limiti di legge ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 122.

(Trasporto di persone e di oggetti sugli autoveicoli, sui motoveicoli e sui ciclomotori)

« In tutti gli autoveicoli il conducente deve avere ampia libertà di movimento per effettuare le manovre necessarie per la guida del mezzo.

Sul sedile anteriore degli autoveicoli possono prendere posto altre persone, oltre il con-

ducente, limitatamente al numero indicato nella carta di circolazione.

Sui motoveicoli il trasporto di altre persone oltre al conducente è ammesso, nel numero indicato nella carta di circolazione, quando il veicolo risponda ai requisiti di sicurezza necessari per effettuare tale trasporto.

Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente.

Sui motocicli e sui ciclomotori è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati ovvero sporgano lateralmente o longitudinalmente rispetto all'asse del veicolo oltre 50 centimetri.

Chiunque viola le disposizioni del presente articolo 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 e Giorgi propongono la soppressione del quarto comma.

Tale emendamento non è stato accolto dal Comitato ristretto.

CIANCA. Mi permetto di insistere per la soppressione del quarto comma. Ritengo che non si tratti di una norma tecnica, che possa rispondere alla finalità di garantire la circolazione dei ciclomotori, mentre viene a colpire sensibilmente una parte degli utenti. La velocità di questo mezzo è molto limitata: non può superare i 40 chilometri orari. Il secondo passeggero diminuirà ancora di più la velocità. Quindi, la norma colpisce gli utenti più poveri che non possono acquistare un motoveicolo, anche per le spese d'immatricolazione che sono notevoli.

Del resto, le statistiche — ognuno se la giuoca come vuole! — dimostrano che gli incidenti provocati dai motocicli sono determinati sempre dalla velocità, mai dalla presenza del secondo passeggero.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La questione è stata già abbastanza discussa e risolta ieri in altri articoli che riguardano lo stesso aspetto della circolazione. È stato rilevato ieri come uno degli elementi più pericolosi della circolazione sia proprio il ciclomotore, quando questo sia sottoposto a delle prestazioni che non sono consentite al mezzo. Tanto più che il ciclomotore, di per sé, non ha neppure il posto per la seconda persona.

Quindi, non si tratta di sacrificare una categoria oppure degli utenti più poveri, ma di garantire la vita di costoro. Le statistiche — non è vero che siano elastiche — dimostrano

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

che le maggiori disgrazie in danno del mezzo stesso o di terzi sono dovute a questi trasporti multipli con mezzi che tecnicamente non lo consentono.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Tanto più che il ciclomotore può essere affidato anche a un ragazzo di 14 anni! Se vogliamo mettere ordine in rapporto a coloro che circolano sulle strade con questi mezzi leggeri, bisogna usare una certa severità.

CIANCA. Mi pare che si facciano delle esagerazioni!

PRESIDENTE. L'onorevole Cianca insiste nell'emendamento soppressivo del quarto comma dell'articolo 122. Alla soppressione sono contrari sia il Governo che il relatore.

Pongo in votazione tale emendamento soppressivo.

(Non è approvato).

Prendo atto della rinuncia ai seguenti emendamenti al penultimo e all'ultimo comma:

al penultimo comma, quello, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, rivolto a premettere, all'inizio del comma, le parole: « sulle motoleggere »;

all'ultimo comma, quello, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, rivolto a sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 »; e quello, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, inteso a sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.00 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 123.

(Uso di occhiali o di determinati apparecchi durante la guida)

« Il titolare di patente di guida, cui in sede di rilascio della patente stessa sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche o minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di occhiali o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida.

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

È stato presentato solo il seguente emendamento dagli onorevoli Calabrò, De Vito An-

tonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, all'ultimo comma, rivolto a sostituire le parole: « lire 10.000 a lire 40.000 », con le altre: « lire 6.000 a lire 30.000 ».

CALABRÒ. Rinunciamo all'emendamento.

PRESIDENTE. Le Commissioni ne prendono atto.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 124.

(Guida degli autobus, degli autotreni, degli autosnodati e degli autoarticolati)

« Agli autobus, agli autotreni, agli autosnodati ed agli autoarticolati devono essere sempre adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida.

Può essere adibito un solo conducente alla guida degli autotreni quando il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi 35 quintali e l'autotreno sia munito di dispositivi di frenatura di servizio continuo ed automatico ovvero quando il peso complessivo a pieno carico del rimorchio non superi 25 quintali e questo sia munito di altro tipo di dispositivo di frenatura.

Allo scopo di consentire un ragionevole periodo di riposo a ciascuno dei conducenti, i viaggi degli autoveicoli indicati nel primo comma devono essere predisposti in modo che venga assicurato un turno di riposo a terra per ciascuno di essi di almeno sei ore per ogni 24 ore di viaggio.

Sono esclusi dalle disposizioni dei precedenti commi gli autobus destinati a servizi pubblici di linea urbani adibiti ad autolinee urbane e negli altri casi nei quali sia riconosciuto opportuno dal Ministero dei trasporti.

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

La prima parte dell'articolo 13 della proposta di legge n. 731 propone di sostituire il primo comma con il seguente:

« Agli autotreni devono essere sempre adibiti due conducenti che possano avvicinarsi nella guida. Agli autosnodati ed agli autoarticolati ed ai trattori stradali con rimorchio devono essere adibiti due conducenti, che possano avvicinarsi nella guida, per i viaggi di percorso superiore ai 250 chilometri ».

Sempre a proposito del primo comma, gli onorevoli Colitto, Cafiero, Ottieri propongono, invece, di sopprimere le parole: « agli autobus » e: « agli autosnodati », mentre l'onore-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

vole Carcaterra propone di aggiungere, dopo le parole: « devono essere », le altre: « nei percorsi superiori ai 250 chilometri ».

Al terzo comma, gli onorevoli Carcaterra e Colitto propongono di sopprimere le parole: « a terra », mentre gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbrì, Mancini, Mogliacci e Ricca, propongono di aggiungere il seguente comma:

« In ogni caso la durata del servizio continuativo di guida al volante per gli autotreni, gli autoarticolati, gli autobus adibiti a trasporti, per distanze superiori a 150 chilometri, non può eccedere il limite di cinque ore nelle ventiquattro ore a meno che, decorso tale termine, non si consenta la interruzione nella guida di almeno un'ora ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Nessuno degli emendamenti presentati è stato accolto dal Comitato, che non ha accolto neppure la proposta di legge n. 731.

Per parte sua il Comitato ha presentato i seguenti emendamenti:

« Al terzo comma sostituire le parole: a terra, con le altre: da fermo ».

« Al quarto comma, sostituirlo con il seguente:

« Sono esclusi dalle disposizioni dei precedenti commi gli autobus adibiti ad autolinee urbane e gli altri autoveicoli nei casi in cui sia riconosciuto opportuno dal Ministero dei trasporti ».

COLITTO. Desidero un chiarimento sull'emendamento al quarto comma proposto dal Comitato, e cioè se le parole: « ...e gli altri autoveicoli... » significano tutti gli altri autoveicoli, di qualsiasi tipo e specie.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Sì, tutti gli altri, di qualunque tipo, la cui esclusione sia riconosciuta opportuna dal Ministero.

COLITTO. Il testo redatto dal Comitato ristretto non soddisfa in pieno le mie aspettative, ma può darsi che io non veda bene quello che gli altri vedono con estrema chiarezza. Ed allora che fare? Democraticamente mi allineo con la maggioranza.

PRESIDENTE. Salvo diversa dichiarazione dei proponenti, debbo ritenere che anche gli altri emendamenti siano stati ritirati per aderire a quelli proposti dal Comitato ristretto;

ciò vale anche per quanto previsto dall'articolo 12 della proposta di legge n. 731.

Pongo pertanto in votazione le modificazioni proposte dal Comitato ristretto:

« Al terzo comma, sostituire le parole: a terra, con le altre: da fermo ».

(È approvata).

« Al quarto comma, sostituirlo con il seguente:

« Sono esclusi dalle disposizioni dei precedenti commi gli autobus adibiti ad autolinee urbane e gli altri autoveicoli nei casi in cui sia riconosciuto opportuno dal Ministero dei trasporti ».

(È approvata).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 125.

(Circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli)

« Sulle autostrade:

a) il Ministro per i lavori pubblici può disporre che non si applichino le disposizioni dell'articolo 103, comma terzo e quanto;

b) l'attraversamento e l'inversione del senso di marcia sono vietati. Qualora per l'accesso e l'uscita sia necessario l'attraversamento, questo è consentito esclusivamente nei luoghi in cui la circolazione è regolata da agenti, da guardiani o a mezzo di semafori;

c) i conducenti debbono sempre segnalare tempestivamente nei modi indicati nell'articolo 111, commi primo e terzo, l'intenzione di sorpassare;

d) la fermata è vietata;

e) la sosta è vietata al di fuori degli spazi all'uopo esistenti.

sulle strade extraurbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli si applicano le disposizioni del presente articolo. È inoltre consentito l'attraversamento nei crocevia.

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

La stessa pena si applica ai conducenti di veicoli non ammessi o esclusi dalle autostrade o dalle strade extraurbane riservate ad autoveicoli e motoveicoli, ai conducenti di animali e ai pedoni che circolano sulle medesime ».

L'onorevole Camangi propone di sopprimere la lettera d).

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Dal canto suo, il Comitato propone il seguente emendamento:

« *Al primo comma, aggiungere alla lettera d) le parole: salvo casi di necessità* ».

CAMANGI. Rinuncio al mio emendamento, accettando quello del Comitato.

PRESIDENTE. Le Commissioni ne prendono atto.

Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dal Comitato.

(È approvato).

L'articolo 126 rimane invariato.
Passiamo all'articolo successivo.

ART. 127.

(Foglio di viaggio)

« Gli autobus, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 250, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo di partenza, di quello di arrivo, del percorso da seguire, dei tempi nonché delle persone o del carico trasportato.

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

Sono stati presentati i seguenti emendamenti.

L'articolo 14 della proposta di legge n. 731 e gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich, Cafiero e Ottieri propongono di sopprimere l'articolo.

Gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci e Ricca, invece, propongono di sostituire l'articolo con il seguente:

« Gli autobus, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 150, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo di partenza, di quello di destinazione, del percorso da seguire, della durata del servizio continuativo della guida al volante di cui all'articolo 124, della proprietà della merce trasportata e, per i trasporti di merci in conto terzi, del prezzo pattuito per i trasporti stessi.

I fogli di viaggio devono essere conservati dalle imprese esercenti trasporti pubblici o per conto di terzi almeno per un anno dalla loro emissione ».

Infine, gli onorevoli Vedovato, Amodio, Durand de la Penne, Lombardi Ruggero, Baroni e Ripamonti propongono di sostituire il primo comma con il seguente:

« Gli autobus non adibiti a servizio pubblico di linea, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 250, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo di partenza, di quello di arrivo, del percorso da seguire, dei tempi, nonché delle persone o del carico trasportato ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Dal Comitato ristretto non sono stati accolti la proposta di legge Colitto n. 731 e gli eguali emendamenti Calabrò ed altri e Cafiero.

Sono stati, viceversa, parzialmente accolti gli emendamenti Borghese e Vedovato, conglobati nel seguente emendamento proposto dal Comitato al primo comma:

« *Sostituirlo con il seguente:*

« Gli autobus non adibiti a servizio pubblico di linea, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 250, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo e data di partenza, del luogo di arrivo, nonché del carico trasportato. Tale documento deve essere conservato per un anno dalla data di emissione ».

Il Comitato propone anche di sostituire il titolo con il seguente: « Documento di viaggio ».

SERVELLO. Insisto per la soppressione dell'articolo.

Questo articolo è stato dibattuto lungamente nel corso dei lavori del Comitato e, alla fine, parecchie delle critiche sono state accolte — se non vado errato — anche dagli organi tecnici e mi è stato detto officiosamente che, in sostanza, non era il caso di insistere per il mantenimento delle nostre riserve, perché tanto quel documento di viaggio sarebbe andato da sé in dissuetudine.

Ma io mi domando ancora per quale motivo dobbiamo prescrivere questo documento che — lo sappiamo in anticipo — potrebbe dar

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

luogo ad infiniti casi di infrazione alla legge. Mi si dice che esso dovrebbe contenere il nome dell'autista, il percorso preciso con relativo chilometraggio e che l'autista sarebbe responsabile del mantenimento dell'itinerario, della velocità, dell'effettuazione delle tappe e del riposo.

Ora, i casi che si possono presentare nel corso del viaggio, per intemperie, incidenti, guasti o per altri infiniti motivi sono tali e tanti che ritengo che, ad un certo momento, sia impossibile seguire un preciso programma prestabilito. Perché allora teniamo in essere questo documento?

COLITTO. Mi associo alle osservazioni dell'amico, onorevole Servello. Anch'io ho chiesto la soppressione dell'articolo rilevando che la prescrizione contenuta nello stesso comporta, sì, alcuni apparenti vantaggi ai fini della circolazione, ma contiene anche un appesantimento burocratico in netto contrasto con la caratteristica degli autotrasporti stradali.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La questione del foglio di viaggio regolamentata con l'articolo 127 ha una importanza notevolmente superiore a quella che gli si vorrebbe dare, e lo dimostra anche la serie di interventi ripetuti e tenaci che da ogni parte si sono manifestati contro di esso.

Io debbo dichiarare: 1°) che se qualche tecnico ha fatto le dichiarazioni alle quali ha fatto riferimento l'onorevole Servello, evidentemente ha parlato a titolo personale, perché, invece, c'è la intenzione del Ministro di rispettare il foglio di viaggio e di dare disposizioni perché il foglio sia controllato in rapporto alla sua rispondenza alla realtà; 2°) che lo scopo di questo foglio è di controllo. Non possiamo consentire una circolazione indiscriminata di mezzi e che, ad un certo momento, in caso di sinistro, si debba assistere ad un palleggiamento di responsabilità fra il proprietario del mezzo, il proprietario del carico e il disgraziato autista il quale finisce sempre per farne le spese.

Quando un automezzo parte da Roma per andare, per esempio, carico a Milano, esso deve avere un foglio che indichi il nome del proprietario, quello dell'autista, l'indicazione della media oraria da tenere, delle ore di sosta, poniamo, a Firenze, e della presumibile ora di arrivo a Milano. L'esistenza del foglio permette di accertare qualunque irregolarità e se essa dipende dal mezzo, dall'autista o non piuttosto — come nel 90 per cento dei casi — se non sia frutto di disposizioni del proprietario del mezzo, il quale, in sua assenza, sca-

richerebbe la responsabilità sull'autista. Ecco il vero motivo dell'istituzione del foglio di viaggio.

CECCHERINI. Vorrei, se mi fosse consentito, aggiungere alcune considerazioni che sono di natura sociale ed umana. Quanti incidenti avvengono perché gli autisti dei mezzi pesanti si addormentano o sono troppo stanchi per continuare a guidare? L'istituzione del foglio di viaggio dà l'assicurazione che il conducente deve rispettare quelle ore di sosta previste per la sua categoria. Vorrei sottolineare anche questo aspetto per confermare la opportunità — secondo la mia parte — dell'istituzione del foglio di viaggio.

AMENDOLA PIETRO. Siamo sempre stati e siamo favorevoli a questo documento di viaggio, sperando che esso venga realizzato con serietà di intenti e serva specialmente a garantire certi diritti dei lavoratori.

SERVELLO. Io non sono contrario agli aspetti positivi del foglio di viaggio, soprattutto per quanto riguarda la garanzia della sicurezza del viaggio e dei diritti dei lavoratori. Ritengo, però, che tutte queste cose sarebbero più efficacemente garantite da una maggiore e migliore attrezzatura della polizia stradale che non con l'istituzione del foglio di viaggio. Comunque, stando così le cose, ritiro il mio emendamento soppressivo, e mi asterrò dalla votazione dell'articolo.

COLITTO. Ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Prendo atto della rinuncia degli onorevoli Servello e Colitto e, se non vi sono dichiarazioni contrarie, ritengo ritirati anche tutti gli altri emendamenti di singoli deputati.

Pongo, pertanto, in votazione l'emendamento sostitutivo del primo comma, proposto dal Comitato, di cui do nuovamente lettura:

« Gli autobus non adibiti a servizio pubblico di linea, gli autotreni, gli autosnodati e gli autoarticolati, quando effettuano percorsi superiori a chilometri 250, devono essere muniti di un documento, rilasciato dal vettore e contenente la indicazione dei conducenti, del luogo e data di partenza, del luogo di arrivo, nonché del carico trasportato. Tale documento deve essere conservato per un anno dalla data di emissione ».

(È approvato).

Pongo anche in votazione la sostituzione del titolo con il seguente:

« Documento di viaggio ».

(È approvato).

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 128.

(Circolazione dei velocipedi)

« I ciclisti debbono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo esigano, comunque mai affiancati in numero superiore a due; fuori dai centri abitati debbono sempre procedere su unica fila di notte, nelle gallerie e quando la visibilità sia scarsa.

I ciclisti debbono avere libero uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi debbono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé da ogni lato, e di compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.

I ciclisti debbono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni.

È vietato ai ciclisti farsi trainare da altri veicoli.

È vietato trasportare sui velocipedi altre persone oltre al conducente, a meno che si tratti di bambini e vi sia idonea attrezzatura.

Per il trasporto di oggetti si applica l'articolo 122 penultimo comma.

I ciclisti hanno l'obbligo di servirsi delle piste loro riservate, quando esistano.

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

Sono stati presentati due emendamenti all'ultimo comma.

Uno, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, propone di sostituire le parole: « lire 4.00 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 ».

L'altro, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Gefter Wondrich, propone di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

CIANCA. Rinunciamo.

CALABRÒ. Anche noi rinunciamo.

PRESIDENTE. Prendo atto dell'avvenuta rinuncia agli emendamenti predetti.

Passiamo all'articolo 129.

Ne do lettura:

ART. 129.

(Circolazione dei veicoli a trazione animale)

« Ogni veicolo a trazione animale deve essere guidato da un conducente che non deve mai abbandonare la guida durante la marcia e deve avere costantemente il controllo degli animali.

Un veicolo adibito al trasporto di persone non può essere trainato da più di due animali, se a due ruote, o da più di quattro animali, se a quattro ruote.

Un veicolo adibito al trasporto di cose non può essere trainato da più di tre animali se a due ruote e da più di sei animali se a quattro ruote.

I veicoli adibiti al trasporto di cose, qualora debbano effettuare trasporti eccezionali o siano veicoli eccezionali o debbano superare forti pendenze, possono essere trainati da un numero di animali superiore a quello indicato nel precedente comma.

I veicoli trainati da più di quattro animali debbono avere due conducenti.

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

Anche a questo sono stati presentati due emendamenti all'ultimo comma.

Il primo, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, propone di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 ».

Il secondo, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Gefter Wondrich, propone di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

CIANCA. Rinunciamo all'emendamento.

CALABRÒ. Rinunciamo anche noi al nostro emendamento.

PRESIDENTE. Prendo atto delle rinunce. Passiamo all'articolo 130.

Ne do lettura:

ART. 130.

(Circolazione degli animali)

« Per ogni due animali da tiro, da soma e da sella occorre un conducente, il quale deve costantemente avere il controllo dei medesimi e condurli in modo da evitare intralcio o pericolo per la circolazione.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Ogni animale indomito o pericoloso deve avere almeno un conducente.

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

Anche a questo sono stati presentati due emendamenti all'ultimo comma.

Uno, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, propone di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.500 a lire 6.000 ».

L'altro, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Gelfer Wondrich, propone di sostituire le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

CIANCA. Rinunciamo all'emendamento.

CALABRÒ. Anche noi rinunciamo al nostro emendamento.

PRESIDENTE. Prendo atto delle rinunce.

Agli articoli 131 e 132 non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 133.

*(Obblighi del conducente
in caso di investimento)*

« Il conducente in caso di investimento di persone ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente alla persona investita.

Il conducente che in caso di investimento di persona non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con l'arresto fino a quattro mesi.

Il conducente che in caso di investimento omette di prestare l'assistenza occorrente alla persona investita è punito con la reclusione da quattro a sei mesi e con la multa da lire venticinquemila a lire centomila. Se da tale condotta deriva un aggravamento delle lesioni la pena è aumentata; se deriva la morte la pena è raddoppiata. Qualora l'investimento derivi da colpa si applicano le norme sul concorso di reati.

Il conducente che si fermi ed, occorrendo, presti assistenza alla persona investita rimanendo a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria presenti, non è soggetto all'arresto preventivo stabilito per il caso di flagranza di reato e le pene da infliggere possono essere ridotte di un terzo.

Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto ».

Sono stati presentati emendamenti agli ultimi due commi.

Al penultimo comma, l'onorevole Elkan propone di sostituirlo con il seguente:

« Il conducente che si fermi ed, occorrendo, presti assistenza alla persona investita, ovvero ne dia immediato avviso all'autorità, rimanendo a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria, non è soggetto all'arresto preventivo stabilito per il caso di flagranza di reato e le pene da infliggere possono essere ridotte di un terzo ».

Sempre al penultimo comma, gli onorevoli Moscatelli e Adamoli propongono di aggiungere dopo la parola: « investita », le altre: « mettendosi immediatamente e », e di sopprimere la parola: « presenti ».

L'ultimo comma, gli onorevoli Elkan, Moscatelli e Adamoli propongono di sostituirlo con il seguente: « In ogni altro caso è passibile di arresto preventivo ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Il Comitato ha presentato i seguenti due emendamenti:

« Al penultimo comma sopprimere la parola: presenti ».

« All'ultimo comma sopprimere le parole: in ogni caso, e aggiungere alla fine del comma la parola: preventivo ».

Il che vuol dire che degli emendamenti presentati dagli onorevoli colleghi, il secondo emendamento soppressivo, degli onorevoli Moscatelli e Adamoli, è stato fatto proprio dal Comitato, l'emendamento Elkan è stato parzialmente assorbito dal testo del Comitato, mentre non sono stati accolti il primo emendamento Moscatelli-Adamoli al penultimo comma e l'emendamento Moscatelli ed Elkan all'ultimo comma.

MOSCATELLI. Mi permetto di insistere nel dire che il penultimo comma dell'articolo mi sembra troppo drastico, così com'è formulato. Facciamo il caso limite di un incidente avvenuto in una strada di campagna poco frequentata. L'investitore, stando alla norma, dovrebbe rimanere accanto all'investito, mentre sarebbe più logico che si allontanasse in cerca di un medico, per avvertire le autorità, insomma, proprio per recargli aiuto!

Altro caso: a volte l'investimento si risolve in un danno minimo per persone e cose, mentre l'investitore, rimanendo sul posto, rischia di essere ridotto a mal partito dai presenti, prima dell'intervento della polizia.

Insisterei pertanto su ambedue i miei emendamenti al penultimo comma.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. In merito alla prima osservazione dell'onorevole Moscatelli debbo osservare che è una forma di assistenza il recarsi a cercare un medico.

PRESIDENTE. Faccio presente all'onorevole Moscatelli che il suo secondo emendamento al penultimo comma è stato fatto proprio dal Comitato.

LOMBARDI, GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Noi relatori siamo favorevoli al testo originale del penultimo comma, salvo la soppressione della parola « presenti », così come è proposto dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Moscatelli insiste, metto in votazione il suo primo emendamento al penultimo comma.

MOSCATELLI. È detto: « rimanendo a disposizione », mentre il conducente può doversi allontanare per cercare un medico. Sarebbe meglio, quindi, dire: « mettendosi a disposizione ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La persona che investe deve rimanere a disposizione degli agenti di polizia giudiziaria, sia nella flagranza, sia dopo. Perciò è compreso anche il momento successivo all'arrivo sul posto della polizia. Non vedo perché dobbiamo attenuare quello che, a mio parere, è un dovere, non solo sociale, ma anche di carattere umano. L'investitore, abbia torto o abbia ragione, deve quanto meno soccorrere con la sua presenza e coi mezzi di cui dispone.

Ma quello che in particolare voglio far rilevare è che, togliendo, secondo la proposta del Comitato — noi francamente non eravamo e non siamo d'accordo — all'ultimo comma l'inciso « in ogni caso », dobbiamo intervenire nel modo più drastico nei confronti di coloro che la stampa chiama « sciacalli », di coloro che investono e fuggono. Non possiamo avere per costoro nessuna pietà. Si può anche investire per leggerezza o per disgrazia, ma subentra poi la responsabilità di mettersi a disposizione. È evidente che oggi le cose non vanno bene, perché colui che ha investito spesso fugge e dopo tre giorni se ne va tranquillamente a passeggio! Si vorrebbe ripetere nel nuovo codice questa situazione, mentre noi, per attuare la necessaria severità, avevamo stabilito: « è in ogni caso passibile di arresto »! Quando colui che investe saprà che anche fuggendo, verrà poi arrestato in qualunque momento, se sarà rintracciato, più difficilmente fuggirà e sarà portato a una maggiore riflessione e a rimanere sul posto.

Io vorrei, insomma, che le Commissioni non accettassero l'emendamento del Comitato ristretto per quanto riguarda l'ultimo comma,

lasciando la dizione da noi proposta: « Il conducente che fugge dopo un investimento è in ogni caso passibile di arresto ».

LOMBARDI RUGGERO. Ci può essere il caso di forza maggiore.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'arresto è comminato per chi si sottrae ai doveri morali e umani.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ci sono dei casi limite, come quello, per esempio, di pericolo personale a restare sul posto. Recentemente mi è capitato il caso di una persona che poi è stata assolta, ma che al momento della disgrazia è stata circondata da una folla minacciosa. Questa persona, spaventata, è corsa via ed è andata a costituirsi ai carabinieri piuttosto che farsi linciare. Quindi, vi saranno dei casi in cui l'autorità giudiziaria, come per tutte le attenuanti e le aggravanti, esaminerà il comportamento del conducente giudicabile, stabilendo se è fuggito per non assistere oppure per ragioni che superavano la sua volontà.

Ora, affermato il principio di assistere e di rimanere a disposizione, nella casistica limite — che come avviene in tutte le manifestazioni umane è una casistica di minoranza — l'autorità giudiziaria avrà la possibilità di applicare la pena in rapporto alla *ratio legis*, colpendo sostanzialmente chi, senza pericolo proprio, fugge e cerca di far perdere le tracce della sua colpa. Mi pare che l'articolo così formulato tuteli sufficientemente, lasciando alla autorità giudiziaria di stabilire quello che ritiene opportuno.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. L'autorità giudiziaria può concedere la libertà anche il giorno stesso.

SERVELLO. L'onorevole Zappa ha chiarito, in Comitato, che la comminatoria dell'arresto preventivo eviterebbe che, scaduto il termine della flagranza, l'investitore non potesse più essere arrestato. Quindi, sarebbe più aderente alla procedura, la formula Zappa, anziché quella del codice, perché quest'ultima, passati i tre giorni, l'investitore non sarebbe più passibile di arresto, mentre, secondo noi, deve essere passibile di arresto in qualunque momento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Può essere parzialmente giusto questo ragionamento, ma se stiamo nello spirito che mi pare emerga dalle dichiarazioni dell'onorevole Zappa, si deve dire: « È in ogni caso passibile di arresto ».

SERVELLO. Sono d'accordo.

MOSCATELLI. Non possiamo ignorare i casi in cui la persona dell'investitore viene a

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

trovarsi in pericolo. Ora, precisando che l'investitore deve mettersi immediatamente e rimanere a disposizione, abbiamo tutte le garanzie.

BARDANZELLU. Io vorrei soffermarmi sull'espressione: « rimanendo a disposizione ». È questo un concetto nuovo che il legislatore aggiunge all'altro già espresso nelle parole « si fermi ». Non vorrei che si creasse una situazione di questo genere: io mi fermo, ma poi non rimango. Sono passibile ugualmente della sanzione? La locuzione « si fermi » comprende il « rimanendo » o lo esclude? Perché io potrei fermarmi e poi andarmene.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sono tre episodi successivi: fermarsi, prestare, nel limite del possibile, assistenza, rimanere sul posto a disposizione dell'autorità, la quale evidentemente deve fare gli accertamenti del caso. Se l'investitore se ne va, non dà la possibilità di accertare le eventuali responsabilità e di fornire tutti gli elementi per il giudizio del magistrato.

BARDANZELLU. Io preferirei che si dicesse: « mettendosi a disposizione ».

LOMBARDI RUGGERO. Sono molto perplesso su questo articolo. Il terzo comma stabilisce delle pene particolari per chi non si ferma e omette di prestare soccorso. Il penultimo comma prevede che per chi si ferma le pene da infliggersi possono essere ridotte di un terzo. Quali pene? Le pene comminate per l'omicidio colposo?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Naturalmente. Le pene che dipendono dall'investimento.

LOMBARDI RUGGERO. Quindi si aggiunge una attenuante obbligatoria per il caso che l'investitore presti assistenza. È una variante al codice penale, mentre io credevo che non si dovesse incidere sulle norme generali del codice penale.

Cosicché noi stabiliamo di aggiungere le attenuanti obbligatorie a quelle dell'articolo 61 del codice penale per il caso in cui l'investitore abbia prestato assistenza.

Per quanto riguarda il terzo comma, io ritengo che l'atto della fuga sia talmente grave da giustificare l'arresto obbligatorio preventivo: una volta constatato che lo sciacallo della strada ha investito ed è fuggito, il suo arresto è obbligatorio e non deve essere lasciato alle valutazioni dell'ufficiale della polizia stradale o giudiziaria.

AMBROSINI. Per chiarimento. Nell'articolo 133 il termine « conducente » appare usato solamente come investitore, o si deve intendere nel senso che conducente può essere an-

che l'investitore oppure il conducente di altro veicolo che trovata la vittima di un investimento precedente le deve prestare assistenza?

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. « Conducente » non è detto che debba necessariamente essere l'investitore: può essere anche un estraneo che trova la vittima di un incidente stradale. Il problema dell'accertamento delle responsabilità viene dopo. Quel che conta è soccorrere immediatamente la persona o le persone che sono rimaste vittime di un incidente. Non mi pare che la terminologia usata sia tale da destare preoccupazioni e dubbi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione, innanzitutto, la sostituzione, al penultimo comma, della parola: « rimanendo » con le parole: « mettendosi immediatamente ».

(È approvata).

Pongo in votazione, quindi, la soppressione — sempre al penultimo comma — della parola: « presenti ».

(È approvata).

Pongo in votazione infine l'emendamento del Comitato all'ultimo comma, ossia l'aggiunta, al termine del comma stesso, della parola: « preventivo ».

(È approvato).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA X COMMISSIONE MATTARELLA

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 134. Ne do lettura:

ART. 134.

(Pedoni)

« I pedoni debbono circolare sui marciapiedi, sulle banchine e sui viali rialzati; qualora questi manchino o siano manifestamente insufficienti, possono circolare sul margine sinistro della carreggiata, ed anche sul margine destro quando si tratti di carreggiata a senso unico di circolazione o di strada a due carreggiate separate.

I pedoni per attraversare la carreggiata debbono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi o dei soprapassaggi. Qualora questi non esistano o si trovino a distanza superiore a cento metri, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

È vietato ai pedoni di attraversare i crocevia; è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi tranne che sugli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente comma.

È vietato ai pedoni sostare sulla carreggiata o sostare in gruppi sulle parti della strada a loro riservate quando vi si svolga intenso movimento.

Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori i conducenti debbono dare la precedenza, rallentando e alla occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali.

I pedoni che attraversano la carreggiata al di fuori degli attraversamenti pedonali debbono dare la precedenza ai conducenti.

I conducenti debbono fermarsi quando un cieco munito di bastone bianco o altrimenti riconoscibile attraversi la carreggiata.

I veicoli sprovvisti di motore per uso di bambini o invalidi possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni.

È vietato effettuare sulle strade giuochi o esercitazioni sportive.

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

Sono stati presentati tre emendamenti.

Uno, dell'onorevole Elkan, propone di sostituire il terzo comma con il seguente:

« È vietato ai pedoni di attraversare i crocevia, le piazze e i larghi, tranne che sugli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente comma ».

Un altro, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, propone di sostituire all'ultimo comma, le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 1.600 a lire 6.000 ».

Un altro, infine, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, propone di sostituire sempre al terzo comma, le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. L'emendamento Elkan non è stato accolto dal Comitato, mentre gli emendamenti Cianca e Calabrò all'ultimo comma risultano rinunciati.

Il Comitato, per parte sua, ha presentato il seguente emendamento:

al terzo comma, sostituire le parole: tranne che sugli, *con le altre:* al di fuori degli.

BASILE. Vorrei che fosse ben chiaro che nei crocevia i veicoli provenienti da strade laterali devono dare la precedenza, nell'incrocio, ai pedoni.

ELKAN. Non insisto sul mio emendamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. La precedenza ai pedoni è prevista dal 5° comma dell'articolo 134.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento del Comitato al terzo comma.

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 135.

(*Obblighi verso funzionari, ufficiali ed agenti*)

« Coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, ufficiali ed agenti ai quali spetta la prevenzione e l'accertamento dei reati in materia di circolazione stradale, quando siano in uniforme o muniti di berretto uniforme o di altro distintivo.

I conducenti di veicoli sono tenuti ad esibire, a richiesta dei funzionari, ufficiali ed agenti nel comma precedente, il documento di circolazione e la patente di guida, se prescritti, e ogni altro documento che ai sensi delle presenti norme debbano avere con sé.

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

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich hanno presentato un emendamento rivolto a sostituire, all'ultimo comma, le parole: « lire 4.000 a lire 10.000 », con le altre: « lire 2.000 a lire 6.000 ».

CALABRO'. Rinunciamo all'emendamento.

PRESIDENTE. Do atto dell'avvenuta rinuncia.

Pertanto l'articolo 135 deve intendersi invariato.

All'articolo 136 non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 137.

(Espletamento dei servizi di polizia stradale)

« L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136, spetta, in via principale, agli ufficiali, sottufficiali, graduati e guardie della specialità polizia stradale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza.

L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136, comma primo, lettera a), spetta inoltre:

a) ai funzionari dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali, dell'Ispettorato della viabilità del Ministero dei lavori pubblici, del Genio civile, dell'ispettorato generale della motorizzazione civile, ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al Servizio di polizia stradale nonché a quelli degli Uffici tecnici delle Province e dei Comuni;

b) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del Codice di procedura penale;

c) agli agenti giurati dello Stato, delle Province e dei Comuni aventi la qualifica o le funzioni di capo cantoniere stradale.

L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136, comma primo, lettere b), c) e d) spetta inoltre agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nel comma secondo, lettera b), del presente articolo.

Con decreto del Ministro per l'interno di concerto con quelli per i lavori pubblici e per i trasporti è stabilito il distintivo, del quale debbono essere muniti i funzionari cui spetta la prevenzione e l'accertamento dei reati in materia di circolazione stradale ».

Sono stati presentati tre emendamenti.

Un emendamento al 2° comma - lettera b) dell'onorevole Colitto propone di sostituire la lettera stessa con la seguente:

« b) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi I e II dell'articolo 221 del Codice di procedura penale, ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi di polizia municipale, costituiti in forza di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno, nelle forme di legge ».

Un emendamento, degli onorevoli Moscatelli ed Adamoli, propone di aggiungere, alla fine della stessa lettera b) le parole: « nonché agli ufficiali e sottufficiali dei corpi dei vigili urbani ».

Un altro emendamento dell'onorevole Colitto, infine, propone di aggiungere al terzo comma, dopo le parole: « agli agenti di polizia giudiziaria », le altre: « ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi di polizia municipale ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Del secondo comma è stato proposto dal Comitato un nuovo testo che accoglie sostanzialmente l'emendamento Colitto ed assorbe quello Moscatelli-Adamoli.

Il comma sostitutivo del Comitato è del seguente tenore:

« Al secondo comma, sostituire la lettera c) con la seguente:

c) agli ufficiali e sottufficiali dei corpi di polizia municipale, costituiti in forza di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno nelle forme di legge, agli agenti giurati dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di capo cantoniere stradale ».

Confesso che l'inciso relativo ai regolamenti approvati dal Ministero « nelle forme di legge » mi lascia perplesso, in quanto lo ritengo inutile. Perplesso mi lascia anche l'indicazione esplicita degli ufficiali e sottufficiali della polizia municipale, come se ne fossero altrimenti esclusi. Alla lettera b) è detto: « ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del codice di procedura penale ». Ora, in questa dizione sono comprese le guardie della polizia municipale; perciò, mi domando se non sarebbe il caso di lasciare invariata la lettera c) del testo del codice.

CIANCA. Questo problema è stato discusso a lungo dal Comitato ristretto, su richiesta degli stessi ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani: l'interpretazione corrente dell'articolo 221 del codice di procedura penale, infatti, non assimila gli agenti di polizia urbana agli agenti di polizia giudiziaria. Anche secondo i Regolamenti comunali, mentre i Vigili urbani sono considerati « agenti », i sottufficiali e gli ufficiali sono considerati dei puri e semplici impiegati comunali. Per gli agenti promossi sottufficiali o ufficiali, la promozione si risolve, insomma, in una specie di menomazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Questa è un'interpretazione restrittiva cui non posso consentire. Questi agenti, passando sottufficiali o ufficiali, vengono a perdere le loro caratteristiche?

CIANCA. Ma le lettere di cui ho parlato vengono dai comandi dei vigili urbani di

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Roma e di altre città importanti. Quindi, significa, oltretutto, che si tratta d'una norma costante, non di un caso eccezionale.

Oltretutto non è edificante per il cittadino vedere un agente della polizia stradale mettere da parte un sottufficiale o un ufficiale di polizia urbana, che non può fare accertamenti a cui può provvedere il primo.

Se siamo d'accordo sulla sostanza, per superare questa situazione di fatto, mettiamo nel codice della strada alla lettera c) dell'articolo 137 o al penultimo comma una norma siffatta: « L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dall'articolo 136 spetta agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, agli ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Io potrei accettare questo emendamento.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Anch'io.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Io non sono del parere dell'onorevole Cianca, perché l'assimilare gli ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani agli ufficiali di polizia giudiziaria sarebbe una tale innovazione, che richiederebbe un esame in sede competente.

COLITTO. Aderisco ai rilievi fatti dagli altri colleghi, che mi spingono quindi ad insistere nel mio emendamento (il quale sostanzialmente è stato accolto dal comitato) per l'inclusione degli ufficiali e sottufficiali dei corpi di polizia municipale. Anche l'onorevole Cianca ha ora presentato un emendamento analogo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Io vorrei sapere come mai si sia data questa interpretazione. O, secondo i regolamenti della polizia urbana, l'agente promosso perde le sue qualità e ne acquista una semplicemente amministrativa, e allora il problema è un altro, perché si tratterebbe di dare agli ufficiali e sottufficiali di polizia urbana una qualità che presentemente non hanno. Se si tratta, invece, di interpretazione, è stranissimo che un agente abbia dei poteri superiori a colui che viene promosso; bisognerebbe dedurne, quindi, che, nell'ambito della polizia municipale, quando si è promossi da agenti a sottufficiali o ufficiali, si assumono delle qualità diverse e delle mansioni diverse da quelle dell'agente.

Bisogna insomma, vedere se si tratta di una interpretazione errata o se ci troviamo di fronte a funzioni diverse degli appartenenti alle polizie municipali. In altre parole, con questo provvedimento diamo ai sottufficiali e ufficiali di polizia urbana quello che non hanno, oppure quello che già hanno, ma che

non viene loro attribuito per un difetto d'interpretazione?

Un corpo legislativo, come il nostro, deve approfondire questa questione prima di dettare una norma che potrebbe essere fuori di luogo.

CAMANGI. Quello che ha detto il Ministro Angelini deve essere molto attentamente considerato. I casi sono due: o esiste questa stranissima incongruenza, per cui il vigile urbano promosso perde certe attribuzioni, e allora è evidente che dobbiamo correggere questa incongruenza. Ma non in questa sede, bensì in una sede molto più ampia, non solo per quello che riguarda la circolazione, ma per tutte le altre attribuzioni della polizia giudiziaria. Ovvero, questa situazione esiste a ragion veduta, e allora dobbiamo andare piano prima di modificarla.

MOSCATELLI. Non si vogliono attribuire agli ufficiali e sottufficiali del corpo dei vigili urbani funzioni che non hanno: si vuole semplicemente mettere nel codice della strada, per gli ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani, quello che è stato messo per gli agenti giurati e per i capi cantonieri. Chi ha formulato questo testo, mentre ha pensato ai capi cantonieri e agli agenti giurati, che per il loro regolamento non avevano le mansioni previste ora dal codice della strada, ha dimenticato gli ufficiali e sottufficiali di polizia urbana.

CIANCA. Questo è stato previsto del resto, per i reati di cui alla lettera a) dell'articolo 136. Noi vogliamo estendere questa attribuzione anche agli altri casi.

MOSCATELLI. Quindi si tratta di rimediare ad una dimenticanza.

COLITTO. Ho l'impressione che se le Commissioni riunite accogliessero i miei due emendamenti alla lettera b) del secondo comma e al terzo comma, tutti i problemi dei quali ci stiamo occupando sarebbero risolti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Col permesso del Presidente, vorrei far notare alla Commissione che questo articolo è stato concordato anche con l'A.N.C.I. la quale non ebbe nulla da obiettare; d'altra parte, non credo che la questione, in quella sede, sia sfuggita perché questo è stato uno dei punti più dibattuti. D'altra parte, ogni variazione comporterebbe il rischio di creare delle complicazioni oppure delle errate interpretazioni.

E allora vorrei pregare la Commissione di mantenere immutato l'articolo e di rendersi conto che le preoccupazioni da qualche parte emerse non hanno alcuna ragione d'essere.

ZAPPA. Prima che parlasse l'onorevole Ministro pensavo di rinunciare a prendere la

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

parola per sostenere le argomentazioni dei colleghi onorevoli Colitto e Cianca, ma ora non posso farne a meno. Ritengo non esatto che queste preoccupazioni non abbiano ragione d'essere, perché qui bisogna rifarsi all'articolo 221 del Codice di procedura penale, il quale conferisce a determinate categorie di persone la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria. In tutte queste categorie elencate non sono compresi gli ufficiali e sottufficiali del Corpo dei Vigili urbani; si è visto, d'altra parte, come essi non rientrino nella lettera *b*) dell'articolo 137. Allora si capisce come risponda ad una necessità il loro inserimento in altro comma, per non lasciare gli ufficiali dei Vigili in posizione subordinata.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Io rimango sempre del parere che gli ufficiali e sottufficiali dei Corpi dei vigili urbani sono assimilati, a tutti gli effetti, alle guardie circa i compiti di polizia stradale, ma non sono equiparati agli ufficiali e sottufficiali di polizia giudiziaria. Tocca alla Commissione decidere se si vuol far compiere loro un ulteriore passo avanti, o meno.

CIANCA. Mi pare illogico escluderli dalla posizione chiaramente definita di ufficiali di polizia giudiziaria.

SERVELLO. Mi debbo riferire a ricordi (per me nostalgici, del passato !) per rammentare proprio all'onorevole Lombardi che l'articolo 221 del Codice di procedura penale non prevede la qualifica di agenti di polizia giudiziaria agli ufficiali dei vigili urbani, perché allora questi Corpi erano stati sciolti. Ecco perché la legge manca su questo punto e perché è necessario che vi si rimedi, dato che, all'articolo 136, è previsto che ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'Interno, salve le attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati; il che vuol dire che all'articolo 137 è necessario inserire il riferimento agli ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani.

Sono, quindi, favorevole al mantenimento del testo del Comitato.

CIANCA. Sono d'accordo con le argomentazioni di carattere giuridico svolte dai competenti; ma ne voglio aggiungere anche una di ordine pratico. Noi ci preoccupiamo di dare al Codice della strada una più vasta possibilità di applicazione, mentre abbiamo riscontrato le deficienze dei servizi della polizia della strada e dei corpi di vigilanza. Non possiamo fare a meno, quindi, di inserire nel quadro dei servizi un gruppo di persone qualificate — come gli ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani — i quali per assumere il loro grado

hanno frequentato corsi e fatto lungo tirocinio come vigili.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Su questa necessità siamo tutti d'accordo ed allora potremmo inserire la norma relativa agli ufficiali e sottufficiali dei corpi dei vigili urbani alla lettera *b*), nel senso che il riconoscimento della qualifica avrà valore solamente per il Codice della strada, lasciando impregiudicato il problema della totale parificazione degli ufficiali e sottufficiali dei vigili urbani agli agenti di polizia giudiziaria e, quindi, dell'attribuzione ad essi delle funzioni di polizia giudiziaria.

Ossia, il secondo comma dell'articolo 137, alla lettera *b*), dovrebbe essere così formulato:

« *b*) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del codice di procedura penale, ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi di polizia municipale costituiti in forza di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno nelle forme di legge ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Propongo di togliere l'inciso: « nelle forme di legge ».

PRESIDENTE. Se non vi sono diverse dichiarazioni, ritengo ritirati tutti gli emendamenti al secondo comma, compreso quello proposto dal Comitato ristretto, per adesione all'emendamento proposto dal relatore, onorevole Togni Giulio Bruno.

Pongo in votazione questo emendamento, che — secondo la proposta dell'altro relatore, onorevole Lombardi — assume la seguente formulazione:

« *Al secondo comma, sostituire la lettera b) con la seguente:*

« Agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, indicati nei commi 1° e 2° dell'articolo 221 del Codice di procedura penale, ed agli ufficiali e sottufficiali dei Corpi di polizia municipale, costituiti in forma di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno ».

(È approvato).

Passiamo al terzo comma, al quale, per coordinamento con la modificazione testé approvata, va apportata la modificazione proposta dall'emendamento dell'onorevole Colitto, di cui do nuovamente lettura:

« *Al terzo comma, aggiungere, dopo le parole: polizia giudiziaria, le altre: ed agli ufficiali e sottufficiali dei corpi di polizia municipale.* ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo.

ART. 138.

(Oblazione).

« Nelle contravvenzioni, previste dalle presenti norme, per le quali è stabilita la sola pena dell'ammenda fino a lire diecimila, il contravventore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta la contravvenzione la somma, rispettivamente, di lire mille, tremila, cinquemila e seimila, quando sia conducente di veicolo a motore, e di lire cinquecento, mille, duemila o tremila negli altri casi.

Qualora, per qualsiasi motivo, il pagamento non avvenga immediatamente, il contravventore può provvedervi, anche a mezzo di versamento in conto corrente postale entro cinque giorni dalla contestazione, presso l'ufficio che deve essergli all'uopo indicato.

A decorrere dal sesto giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel precedente comma, di una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

Per ogni altra contravvenzione prevista dalle presenti norme, per la quale è stabilita la sola pena dell'ammenda quale ne sia il massimo, il contravventore è ammesso a pagare entro sessanta giorni dalla contestazione e con le modalità indicate nel secondo comma, una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

L'oblazione non è ammessa quando il trasgressore non abbia ottemperato all'invito a fermarsi, ovvero, trattandosi di conducente di veicolo, si sia rifiutato di esibire il documento di circolazione, la patente di guida o qualsiasi altro documento che, ai sensi delle norme stesse, debba avere con sé ».

L'articolo 15 della proposta di legge Colitto, n. 731, propone di sostituire il terzo comma, con il seguente:

« A decorrere dal sesto giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel precedente comma, di una somma corrispondente ad un sesto del massimo dell'ammenda stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa ».

A sua volta, un emendamento, degli onorevoli Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi, propone di sostituire, al quarto comma, le parole: « alla terza parte del massimo della pena », con le altre: « ad un sesto del massimo dell'ammenda ».

Il Comitato ristretto propone, a sua volta, il seguente emendamento:

« Sostituire i commi secondo, terzo e quarto con i seguenti:

« Qualora, per qualsiasi motivo, il pagamento non avvenga immediatamente, il contravventore può provvedervi, anche a mezzo di versamento in conto corrente postale, entro quindici giorni dalla contestazione, presso l'ufficio che deve essergli all'uopo indicato.

Per ogni altra contravvenzione prevista dalle presenti norme, per la quale è stabilita la sola pena dell'ammenda, quale ne sia il massimo, il contravventore è ammesso a pagare, entro quindici giorni dalla contestazione e con le modalità indicate nel precedente comma, una somma corrispondente alla sesta parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

A decorrere dal sedicesimo giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione, il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel secondo comma, di una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa ».

Quest'ultimo emendamento assorbe l'emendamento degli onorevoli Cianca ed altri. A sua volta, l'onorevole Colitto ha rinunciato alla sua proposta per l'emendamento del Comitato.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione*. Debbo farmi portatore di un parere della Commissione di giustizia. L'articolo 138 così come risulta dall'emendamento proposto dal Comitato ristretto disciplina — con un miglioramento, di cui diamo atto vivamente e cordialmente — una serie di modifiche all'originario testo, facilitando per le contravvenzioni varie possibilità di oblazione.

Questo articolo non può disgiungersi dall'articolo 141, penultimo comma, il quale determina che la notificazione, la quale normalmente si farebbe, non è obbligatoria in caso di reato perseguibile d'ufficio. Cioè, per il reato di omicidio colposo o di lesioni gravissime, può essere che non si contesti niente.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Quid iuris? Il reato può essere stato contestato all'interessato, ma questi non avrebbe più il titolo per fare l'oblazione, perché non gli è stato notificato niente.

La Commissione di giustizia propone che si consenta l'oblazione, sia pure a norma dell'articolo 162 del codice penale, cioè non più l'oblazione in via breve, ma dinanzi al magistrato competente.

Dovrebbe, quindi, essere aggiunto un comma per il quale, ove non si faccia luogo a contestazione o notificazione, il contravventore può fare l'oblazione, sia pure in base all'articolo 162 del codice penale, innanzi al magistrato, il che l'obbligherebbe a farla nei limiti del massimo.

PRESIDENTE. Mi pare pericoloso, perché è vero che, non essendoci la notificazione, non decorrono termini, ma questo non significa, per il responsabile della contravvenzione, che non possa fare l'oblazione, perché il termine è a suo favore e non contro di lui. Il diritto all'oblazione anche davanti al magistrato non può essere contestato; ma non vorrei che il prevedere per questi casi il solo diritto di oblazione dinanzi al magistrato, e quindi col massimo della pena, possa comportare il divieto o l'impossibilità di esercitare il diritto di pagare l'oblazione di un terzo o di un sesto, a seconda del periodo di tempo in cui l'oblazione viene fatta.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione*. La norma che la Commissione di giustizia avrebbe predisposto, sarebbe questa:

« Quando la contestazione non abbia luogo, né si faccia luogo alla notifica, a sensi dell'articolo 141 quinto comma, il contravventore è ammesso all'oblazione a sensi dell'articolo 162 del codice penale ».

GIANCA. Nel vecchio codice è detto: « La notifica della contravvenzione o del verbale deve essere fatta al contravventore entro 30 giorni ». C'era quindi una specie di garanzia nei trenta giorni. Non vorrei che con la nuova formula si venisse a peggiorare la condizione del contravventore, nel senso che la notifica possa essere fatta, per qualsiasi contravvenzione, anche dopo.

PRESIDENTE. Vorrei osservare che, in base all'articolo 162 del codice penale, non c'è dubbio che sussiste il diritto di procedere all'oblazione.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione*. Io vorrei farlo salvo.

PRESIDENTE. E c'è bisogno di dirlo?

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione*. Se la dizione dell'arti-

colo 138, combinato col 141, può far sorgere nel magistrato il dubbio che sia precluso, vorrei che fosse chiaro almeno dagli atti preparatori che resta salvo il diritto dell'articolo 162 del codice penale. Se mi si dice che è superflua una norma specifica, ne prendo atto con questi chiarimenti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Può restare chiarito a verbale che rimane fermo il disposto dell'articolo 162.

BREGANZE, *Relatore per il parere della IV Commissione*. Allora, rinunciando a quanto ho detto prima, non si potrebbe aggiungere: « Rimane fermo il disposto dell'articolo 162 del codice penale »?

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore per la X Commissione*. Per i casi del quinto comma dell'articolo 141 siamo d'accordo; per gli altri casi, è stato chiesto a suo tempo dal Ministro della giustizia di fissare questi termini più brevi, proprio per impedire che si determinasse una serie di procedimenti penali, ingombranti tutte le varie corti di giustizia, mentre poi fossero oblazionabili all'ultimo minuto. Caso mai una simile disposizione potrebbe essere aggiunta all'articolo 141.

PRESIDENTE. All'emendamento Breganze io aggiungerei: « comunque ».

ZAPPA. Ci sono dei casi, come nell'omicidio colposo, in cui non si contesta la contravvenzione, che può invece essere contestata dal magistrato.

PRESIDENTE. Rinviemo questa questione a quando esamineremo l'articolo 141.

Torniamo all'articolo 138.

L'onorevole Colitto ha rinunciato alla modificazione di cui all'articolo 15 della sua proposta di legge, mentre l'emendamento Cianca ed altri è stato assorbito dall'emendamento del Comitato ristretto.

Pongo in votazione quest'ultimo, dopo averne dato nuovamente lettura:

« Sostituire i commi secondo, terzo e quarto con i seguenti:

« Qualora, per qualsiasi motivo, il pagamento non avvenga immediatamente, il contravventore può provvedervi, anche a mezzo di versamento in conto corrente postale, entro quindici giorni dalla contestazione, presso l'ufficio che deve essergli all'uopo indicato.

Per ogni altra contravvenzione prevista dalle presenti norme, per la quale è stabilita la sola pena dell'ammenda, quale ne sia il massimo, il contravventore è ammesso a pagare, entro quindici giorni dalla contestazione e con le modalità indicate nel precedente comma, una somma corrispondente alla sesta parte del

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa.

A decorrere dal sedicesimo giorno e fino al sessantesimo dalla contestazione, il contravventore può provvedere al pagamento, con le modalità indicate nel secondo comma, di una somma corrispondente alla terza parte del massimo della pena stabilita dalle presenti norme per la contravvenzione commessa ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo:

ART. 139.

(Provento delle oblazioni e delle condanne)

« Il provento delle oblazioni e delle condanne a pene pecuniarie è devoluto per intero allo Stato se trattasi di contravvenzioni da chiunque accertate sulle strade statali.

Per le contravvenzioni accertate su strade non statali è devoluto interamente allo Stato se trattasi di contravvenzioni alle presenti norme accertate dai suoi funzionari, ufficiali ed agenti; è devoluto per metà allo Stato e per metà alle provincie od ai comuni se trattasi di contravvenzioni alle presenti norme accertate dai funzionari, ufficiali ed agenti delle Provincie e dei Comuni.

Il Ministro per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per il tesoro, determina ogni anno quale parte dei proventi spettanti allo Stato a norma dei commi precedenti possa essere destinata alla concessione di premi di diligenza alla polizia stradale, ai funzionari, ufficiali ed agenti indicati nell'articolo 137, quale parte alla concessione del premio di manutenzione ai capi cantonieri e quale parte alla Cassa pensioni dei cantonieri.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad introdurre con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione della entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, nonché negli stati di previsione dell'entrata e della spesa della Azienda nazionale autonoma delle strade statali ».

Sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al secondo comma, gli onorevoli Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zappa, Zurlini, Bensi, Bogoni, Concas, Fabbri, Mancini, Mogliacci, Ricca, Cianca, Amendola Pietro, Bottonelli, Degli Esposti, Busetto, Angelini Giuseppe, Vidali, Lama, Ravagnan, Cavazzini, Calvaresi e Giorgi propongono di sopprimere le parole: « per metà allo Stato e per metà ».

L'articolo 16 della proposta di legge n. 731 e un emendamento degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Gefer Wondrich, a loro volta, propongono la soppressione del terzo comma.

Infine, l'articolo 16 della proposta di legge n. 731 propone la soppressione anche del quarto comma.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Il Comitato fa una proposta, che riguarda l'utilizzazione dei proventi delle contravvenzioni.

Al terzo comma il Comitato crederebbe opportuno di togliere i premi di diligenza orientandosi verso una soluzione che prevede la distribuzione di questi proventi per altri scopi.

Ecco l'emendamento proposto:

« Al terzo comma, dopo le parole: possa essere destinata, *sostituirlo con il seguente*: a studi ed esperimenti per il miglioramento della segnaletica stradale, alla educazione stradale e alla propaganda per la prevenzione degli incidenti stradali, nonché all'assistenza e alla previdenza della polizia stradale, dei funzionari, ufficiali ed agenti di cui all'articolo 137 ».

Però, è rimasto insoluto il problema relativo ai vigili urbani, che sono chiamati a partecipare all'opera di controllo sulle strade e hanno quei poteri che abbiamo discusso all'articolo 136 e all'articolo 137. In base all'articolo 110 della legge provinciale e comunale, il terzo dei proventi da devolvere ai vigili urbani riguarda soltanto le contravvenzioni che fanno riferimento ai regolamenti comunali. Siccome col nuovo codice vengono abrogati tutti i regolamenti municipali in materia di circolazione stradale, è evidente che questo provento, che da tempo i vigili percepivano, viene a mancare. D'altra parte si sa che i proventi derivanti dalla circolazione stradale sono quasi totalmente quelli provenienti dalle contravvenzioni fatte dai vigili.

Proporrei quindi la seguente aggiunta al terzo comma:

« Le provincie e i comuni determinano ogni anno, con deliberazione dei rispettivi consigli, quale parte del provento ad essi spettanti ai sensi del secondo comma del presente articolo, possa essere destinato all'educazione stradale ».

Mi spiego. In pratica, si è voluto togliere il premio di diligenza; però, ritengo che da questi proventi devoluti allo scopo della educazione stradale, dell'assistenza, della previdenza, ecc. sia possibile, attraverso un'orga-

nizzazione apposita del Comune, dare ai vigili urbani che si interessano di questi problemi la possibilità di avere un di più che possa sopperire al bisogno che deriva dalla cessazione dei proventi tradizionali.

Questo di più è devoluto sempre a coloro i quali sono chiamati, in virtù dell'articolo 137, ad avere un potere di controllo sulle strade e sarà il consiglio comunale a decidere, anno per anno, sulla risultante della situazione di fatto dell'anno precedente, l'assegnazione delle somme.

Comunque credo che potremmo essere d'accordo su questi punti: salvaguardare la situazione di fatto e studiare uno strumento che sia in grado di regolare le situazioni locali.

CIANCA. Coi nostri emendamenti sono state sollevati due ordini di questioni.

Anzitutto, vi è un emendamento con cui si chiede che i proventi contravvenzionali accertati nell'ambito del comune dai vigili urbani vadano tutti al comune. Noi riteniamo che ai comuni debbano essere riservate tutte le entrate relative alle contravvenzioni accertate dai vigili urbani perché, attraverso i proventi relativi, i comuni possano provvedere a rinnovare la segnaletica stradale e a tutte le altre incombenze che sono loro demandate.

Rimane il problema dei vigili urbani. Non crediamo che il sistema attuale dei premi ai vigili urbani in base alle multe elevate possa essere mantenuto, in quanto esso ingenera malcontento fra la popolazione e la convinzione che il vigile sia eccessivamente fiscale, allettato dalla percentuale sulla contravvenzione.

Bisogna, tuttavia, anche tener conto del fatto che i vigili urbani godono di un trattamento di cui i proventi contravvenzionali costituiscono parte integrante. La questione si complica per il fatto che — come ha chiarito il Relatore — le contravvenzioni d'ora in avanti, non verranno più fatte in base al regolamento comunale, bensì in base al codice della strada; quindi, non sarà più applicabile neppure il disposto dell'articolo 110 della legge comunale e provinciale sulla ripartizione del terzo. Ne consegue l'assoluta necessità di cercare di consolidare il trattamento economico dei vigili urbani attraverso indennità fisse.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è d'accordo di lasciare ai comuni e alle provincie la facoltà di decidere in merito.

BIANCHI GERARDO. Sono d'accordo con la proposta fatta dal Relatore, onorevole Lombardi.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Sono lieto che l'onorevole Cianca abbia posto la questione relativa alla necessità di trovare una soluzione per i vigili urbani. Però, un semplice augurio lascia le cose come sono ed i comuni non hanno nessun potere, in base alla legge, di modificare il trattamento economico dei dipendenti degli enti locali ed il problema del conglobamento costituisce in proposito, un precedente istruttivo. Senza contare che gli altri dipendenti comunali chiederebbero, a loro volta, un miglioramento della loro situazione economica.

Tuttavia — se un consiglio si può dare in questo campo — è che coi fondi reperiti per la segnaletica stradale, per l'educazione stradale, ecc. si dia l'opportunità ai vigili di lavorare meritandosi un giusto guadagno straordinario.

TERRAGNI. Dobbiamo dar atto che fare un verbale di contravvenzione può essere un'azione socialmente meritoria, ma personalmente per chi la fa, fastidiosa e ingrata. Ritengo pertanto che, in fin dei conti, il dare a questo ingrato compito anche un riconoscimento economico non sia fuor di luogo, ma anzi intonato alla mansione che ciascuno svolge. Se toccasse a me decidere, riterrei di non fare cosa disdicevole continuando a riconoscere all'autore del verbale il *quantum* che ha sempre percepito in rapporto alla contestazione fatta. Non è che, togliendo ai vigili il *quantum*, vengano a cessare le infrazioni ai regolamenti e quindi le contestazioni e i verbali; quindi, dal fatto esula la ragione morale per limitarsi alla questione del riconoscimento economico per un compito indiscutibilmente ingrato.

SERVELLO. Io aderisco di buon grado a una distinzione netta tra le spettanze dello Stato e quelle dei comuni, cioè che le contravvenzioni che vengono elevate da funzionari e agenti dello Stato vadano tutte allo Stato, e quelle elevate da funzionari e agenti comunali tutte al comune.

Per quanto riguarda l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Lombardi, sono pure d'accordo.

Non sono, però, d'accordo nell'interpretazione data ai lavori e agli orientamenti del comitato da parte dell'onorevole Terragni, perché noi riteniamo che sia prevalente, almeno da parte dei grossi comuni, l'orientamento di disgiungere l'intervento dell'agente dall'utile derivante dal provento della contravvenzione. Si vuole, in altre parole, evitare che possa pensarsi che, in tanto l'agente esplica questa funzione odiosa di applicare la

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

contravvenzione per violazione alle norme della circolazione stradale, in quanto ha la speranza di riscuotere una percentuale. Noi a Milano abbiamo qualificato questi agenti, che per le strade fanno contravvenzioni a centinaia al giorno, gli stacanovisti della contravvenzione.

Gli agenti stessi dicono che non vogliono partecipare alle percentuali, le quali sostanzialmente si fermano per la maggior parte sui tavoli degli ufficiali e sottufficiali e di altri funzionari della polizia urbana.

D'altra parte, se il premio per l'odioso — odioso per chi viene colpito! — servizio dovesse costituire un diritto per la funzione, dovremmo arrivare ad assicurare un riconoscimento pecuniario a tutte le categorie — tra cui cancellieri, magistrati e via di seguito — che debbono compiere atti, ugualmente e forse maggiormente, odiosi.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Intanto bisognerebbe modificare il secondo comma, seconda parte, con la sostituzione delle parole: « per metà allo Stato e per metà », con le altre: « per intero, rispettivamente ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento alla seconda parte del secondo comma, proposto dal Relatore, onorevole Lombardi, di cui do nuovamente lettura:

« Al secondo comma, sostituire le parole: per metà allo Stato e per metà, con le altre: per intero, rispettivamente ».

(È approvato).

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. Al terzo comma, poi, ci sarebbe da aggiungere questo periodo:

« Le provincie e i comuni determinano ogni anno con deliberazione dei rispettivi consigli quale parte del provento spettante ad essi ai sensi del secondo comma del presente articolo possa essere destinato alla segnaletica stradale e alla educazione stradale ».

PRESIDENTE. Pongo prima in votazione l'emendamento proposto dal Comitato al terzo comma:

« Al terzo comma, dopo le parole: possa essere destinata, sostituirlo col seguente: a studi ed esperimenti per il miglioramento della segnaletica stradale, alla educazione stradale e alla propaganda per la prevenzione degli incidenti stradali, nonché all'assistenza e alla previdenza della polizia stradale, dei funzionari, ufficiali ed agenti di cui all'articolo 137 ».

(È approvato).

Passiamo ora ad esaminare l'emendamento aggiuntivo al terzo comma, proposto dal relatore onorevole Lombardi.

CIANCA. Non vorrei che la votazione sull'emendamento aggiuntivo del relatore, al quale non siamo contrari, perché è un miglioramento rispetto al testo del codice, potesse pregiudicare poi la questione di fondo e di sostanza. Noi dobbiamo cercare di salvare il salvabile per quanto riguarda il trattamento dei vigili urbani.

Propongo perciò di aggiungere al secondo comma dell'articolo 139 il seguente:

« Per i proventi contravvenzionali spettati alle provincie e ai comuni, resta fermo quanto dispone in materia l'articolo 110 della legge comunale e provinciale ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore per la IX Commissione*. L'articolo 110 non si può applicare, perché sono abrogati i regolamenti comunali.

CIANCA. Ritiro il mio emendamento aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'emendamento del relatore, onorevole Lombardi, di cui do nuovamente lettura:

« Aggiungere al terzo comma il seguente periodo:

« Le provincie ed i comuni determinano ogni anno, con deliberazione dei rispettivi Consigli, quale parte del provento spettante ad essi, ai sensi del secondo comma del presente articolo, possa essere destinata alla segnaletica stradale e all'educazione stradale ».

(È approvato).

All'articolo 140 non sono stati presentati emendamenti.

Passiamo all'articolo 141.

Ne do lettura.

ART. 141.

(Notificazione delle contravvenzioni)

« Qualora la contravvenzione non possa essere immediatamente contestata, debbono esserne notificati gli estremi entro trenta giorni dall'accertamento al contravventore o, quando questi non sia identificato e si tratti di contravvenzione commessa da un conducente di veicolo a motore munito di targa di riconoscimento, all'intestatario del documento di circolazione.

Alla notificazione si provvede a mezzo di un agente di polizia giudiziaria, di un messo comunale o della posta.

Quando si provvede a mezzo della posta si applicano le norme in vigore per la notifi-

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

cazione degli atti giudiziari in materia penale sostituito all'ufficiale giudiziario l'ufficio al quale appartiene chi ha accertato la contravvenzione.

Dalla notificazione decorrono per il contravventore i termini previsti dai commi secondo, terzo e quarto dell'articolo 138 per effettuare l'oblazione. Entro gli stessi termini la persona alla quale è stato notificato il rapporto può chiedere all'ufficio che siano inserite nel rapporto stesso le proprie dichiarazioni.

La notificazione non è obbligatoria quando la contravvenzione sia connessa con un delitto perseguibile d'ufficio, ovvero riguardi persona che non risiede in Italia.

Le spese di notificazione fanno parte delle spese di procedimento ai sensi dell'articolo 162 Codice penale ».

Anche a questo articolo non sono stati presentati emendamenti, ad eccezione di quello proposto dall'onorevole Breganze durante la discussione dell'articolo 138, di cui do lettura:

« *Al quinto comma, premettere le parole:* salvo comunque il disposto dell'articolo 162 del codice penale ».

Pongo in votazione questo emendamento.
(È approvato).

Agli articoli 142 e 143 non sono stati presentati emendamenti.

All'articolo 144 gli onorevoli Armani ed altri avevano proposto il seguente emendamento, al quale, però, hanno rinunciato:

« *Al terzo comma aggiungere alla fine del comma le seguenti parole:* I provvedimenti che hanno riferimento specifico con l'attività agricola devono essere attuati di concerto con il Ministero dell'agricoltura e delle foreste ».

Passiamo quindi, all'articolo 145:
Ne do lettura:

ART. 145.

(*Abrogazioni di norme preesistenti*)

« Sono abrogati i regi decreti 27 maggio 1926, n. 1040, 23 agosto 1929, n. 1641, 3 ottobre 1929, n. 1896, 29 febbraio 1932, n. 518, 30 novembre 1933, n. 2415, 16 maggio 1935, n. 1086, 27 febbraio 1936, n. 785, 11 marzo 1937, n. 471, e 20 settembre 1941, n. 1199; il regio decreto-legge 5 luglio 1934, n. 1291, convertito in legge 20 dicembre 1934, n. 2263, il regio decreto-legge 4 ottobre 1934, n. 1802, convertito in legge 20 dicembre 1934, n. 2148; il regio

decreto-legge 17 gennaio 1935, n. 423, convertito in legge 3 giugno 1935, n. 1151; il regio decreto-legge 9 gennaio 1936, n. 1624, convertito in legge 28 dicembre 1936, n. 2414; il regio decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1809, convertito in legge 23 dicembre 1937, n. 2561; la legge 13 dicembre 1937, n. 2116; il regio decreto-legge 22 dicembre 1938, n. 2139, convertito in legge 29 maggio 1939, n. 921; il regio decreto-legge 26 marzo 1941, n. 426, convertito in legge 11 dicembre 1941, n. 1640, i decreti legislativi 20 marzo 1948, n. 513, e 12 aprile 1948, n. 516, le leggi 14 febbraio 1949, n. 85, 18 febbraio 1953, n. 243, 6 agosto 1954, n. 877 e 24 gennaio 1958, n. 101; i regolamenti comunali per la circolazione dei velocipedi e per la circolazione dei veicoli, degli animali e dei pedoni, emanati in applicazione degli articoli 52 e 128 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, rimane abrogato, tranne che nel titolo I (eccezzuati l'articolo 1, nn. 7) 8) e 9), e l'articolo 2, secondo comma) e negli articoli 105, 108, 113 e 124. Inoltre per le violazioni delle disposizioni ora citate che restano in vigore continuano ad applicarsi le norme sulle sanzioni penali e sulla relativa procedura stabilite nello stesso regio decreto.

Sono inoltre abrogate tutte le disposizioni comunque contrarie o incompatibili con le presenti norme ».

L'onorevole Armani ed altri hanno proposto il seguente emendamento, fatto proprio dal Comitato:

« *Al primo comma, aggiungere alla fine del comma le seguenti parole:* nonché la legge 24 dicembre 1950, n. 1165 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Comitato propone un altro emendamento relativo al secondo comma:

« *Al secondo comma sostituire il primo periodo con il seguente:* Il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, rimane abrogato tranne che nel titolo I (eccezzuati l'articolo 1, n. 7, 8 e 9 e l'articolo 2, secondo comma) e negli articoli 105 e 113. L'articolo 108 di detto decreto rimane in vigore, salva la nuova disposizione per la patente di guida ad uso privato per motoveicoli della categoria A, i cui diritti e spese sono complessivamente fissati in lire 150 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

AMENDOLA PIETRO. Prima di passare all'articolo 146, c'è da rivedere, sia pure sotto forma di coordinamento, la dizione dell'articolo 82 già approvato. Due sono le questioni: 1°) se l'accertamento deve essere fatto in ogni caso; 2°) se questo accertamento deve essere, almeno di norma, fatto dopo. Ieri avevamo creduto di risolvere il dubbio, mettendo al posto della parola « possono » la parola « potranno ». Ma in questo modo non abbiamo cambiato un gran che.

Allora, se l'intenzione del comitato era che in ogni caso si dovesse far luogo a questo accertamento, si deve almeno stabilire che i requisiti morali, di regola, possono essere accertati dopo. Tanto più che dall'articolo 91 si potrebbe desumere che questa non sarebbe la regola, ma l'eccezione.

Basterebbe dire: « di regola vengono fatti dopo ».

PRESIDENTE. Siamo d'accordo che questo era l'intendimento del Comitato. Però non so come oggi potremmo tornare sull'articolo 82, dopo averlo approvato ieri. Ella dovrebbe contentarsi della dichiarazione fatta dal Governo e da me come presidente del Comitato, che questo era l'intendimento del Comitato.

Del resto, avendo il Governo assunto l'impegno che la patente deve essere rilasciata a vista, è chiaro che le informazioni devono essere prese dopo. Il « potranno » sarà da interpretare solo in base all'obbligo preventivo di informazioni per il rilascio della patente per gli autoveicoli.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. All'articolo 127 riguardante il foglio di viaggio, si è incorsi in una svista. Bisogna aggiungere alla fine del primo periodo: « della data » e « dell'ora ».

COLITTO. Mi oppongo. Si è votato e non si può aggiungere altro.

PRESIDENTE. L'onorevole Colitto ha ragione: non è possibile.

Passiamo all'articolo 146.

Ne do lettura:

ART. 146.

(Disposizioni transitorie)

« I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari legittimamente apposti prima dell'entrata in vigore delle presenti norme, anche se siano in contrasto con le disposizioni dell'articolo 11, sono consentiti fino alla scadenza dell'autorizzazione, ma comunque non oltre un anno dalla data di entrata in vigore delle norme stesse.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento i segnali, i segni sulla carreggiata, le segnalazioni luminose dei passaggi a livello e i semafori debbono essere uniformati a quanto prescritto dal regolamento stesso.

I veicoli di cui all'articolo 24, che superino le caratteristiche ivi indicate e per i quali alla data di entrata in vigore delle presenti norme è stato rilasciato un certificato di conformità per motore ausiliario, possono continuare a circolare con la disciplina dei ciclomotori.

I veicoli di cui all'articolo 25, che superino le caratteristiche indicate nell'ultimo comma dello stesso articolo, in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme possono continuare a circolare con la disciplina degli autocarri non oltre due anni da tale data; analogamente possono continuare a circolare sino alla detta scadenza i relativi rimorchi.

Gli autotreni il cui rimorchio destinato al trasporto di persone sia di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e fino a 45 quintali, in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme, possono continuare a circolare senza essere muniti di un dispositivo di frenatura di servizio continuo e automatico.

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 sei mesi dopo la data stessa.

Le disposizioni sulla sagoma limite previste dall'articolo 32 si applicano ai filoveicoli che entrano in circolazione dopo un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme.

L'obbligo della guida a destra per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose di peso complessivo a pieno carico non inferiore a 40 quintali si applica agli autoveicoli che entrano in circolazione dopo un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento i veicoli a trazione animale ed i velocipedi debbono essere muniti dei prescritti dispositivi di segnalazione visiva.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore del regolamento i veicoli a motore e i veicoli da essi trainati debbono essere muniti dei prescritti dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione.

Entro un anno dalla entrata in vigore del regolamento i veicoli a motore devono essere muniti dei dispositivi di visibilità prescritti dall'articolo 48.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i documenti di circolazione per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi, ciclomotori, macchine agricole, compressori ed altre macchine stradali, debbono, se necessario, essere regolarizzati in conformità delle disposizioni delle norme stesse.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i ciclomotori per i quali non è stato rilasciato un certificato di conformità per motore ausiliario, le macchine operatrici per le quali non è stata rilasciata una autorizzazione a circolare quali compressori ed altre macchine stradali e i carrelli, debbono essere muniti di certificato per ciclomotore o per carrello o per macchine operatrici.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti norme, i rimorchi e i rimorchi agricoli debbono essere muniti della speciale targa per essi prescritta; entro lo stesso termine detti veicoli e i carrelli-appendice debbono essere muniti del duplicato della targa di riconoscimento del veicolo dal quale sono trainati.

Entro due anni dalla data di entrata in vigore delle presenti norme le patenti di guida per autoveicoli o per motocarri ed i certificati di abilitazione per compressori ed altre macchine stradali, debbono essere sostituiti, a richiesta degli interessati, con le patenti equipollenti previste dalle presenti norme senza nuovi accertamenti ed esami. Il Ministro per i trasporti, con proprio decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, stabilisce i termini per la presentazione delle domande in modo da graduare nel tempo la sostituzione dei predetti documenti.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i conducenti di motoveicoli della categoria A ad uso privato debbono munirsi di patente di guida valida per tale categoria di veicoli. A coloro che alla data di entrata in vigore delle presenti norme sono intestatari di un documento di circolazione per motoveicoli e ne facciano domanda entro quattro mesi dalla data stessa, la patente è rilasciata senza esame.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti norme i conducenti di macchine agricole e di carrelli, nonché i conducenti di macchine operatrici che non siano in possesso di certificato di abilitazione per compressori e altre macchine stradali debbono munirsi della patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici. Entro lo stesso termine ai titolari di patenti

di guida per autoveicoli è rilasciata detta patente senza nuovi accertamenti ed esami.

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 stessa ».

La lunghezza dell'articolo e il gran numero degli emendamenti proposti, consigliano di procedere per commi, non soltanto per la votazione, ma anche per la discussione.

Al primo comma, un emendamento dell'onorevole Ripamonti proponeva di sostituire le parole: « sono consentiti fino alla scadenza dell'autorizzazione, ma comunque non oltre un anno dalla data di entrata in vigore delle norme stesse », con le altre: « sono consentiti per un periodo non superiore ai 3 anni dall'entrata in vigore delle norme stesse ».

Un altro, degli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi e Geffer Wondrich, era uguale a quello dell'onorevole Ripamonti con la riduzione del termine da tre a due anni.

Ambedue sono stati ritirati per il seguente altro del Comitato:

« Sostituire le parole: un anno, con le altre: due anni ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Al terzo comma, abbiamo innanzi tutto un emendamento degli onorevoli Moscatelli e Adamoli che propone di sostituire le parole: « alla data di entrata in vigore », con le altre: « dopo due anni dalla data di entrata in vigore ».

Il Comitato ristretto, a sua volta, propone il seguente emendamento:

« Sostituire il terzo comma, con il seguente:

« I veicoli di cui all'articolo 24 che superino le caratteristiche ivi indicate, circolanti alla data di entrata in vigore del regolamento, ovvero immessi in circolazione entro tre mesi dalla data stessa, possono continuare a circolare con la disciplina dei ciclomotori ».

MOSCATELLI. Per quanto riguarda i ciclomotori, previsti all'articolo 24, non possiamo pensare che in tre mesi, come è detto nel testo proposto dal Comitato, possa essere assorbita tutta la produzione già in corso nelle fabbriche. Io ho un minimo di competenza per quanto concerne la produzione in serie e

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

posso affermare che in tre mesi non può essere assorbita. Insisto quindi sul mio emendamento:

« *Sostituire alle parole:* alla data di entrata in vigore, *le altre:* dopo due anni dalla data di entrata in vigore ».

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici.* Le preoccupazioni dell'onorevole Moscatelli sono molto apprezzabili dal suo punto di vista; però, evidentemente egli non tiene conto di due cose: la prima, che i mesi sono cinque e non tre, perché si parla di tre mesi dall'entrata in vigore del regolamento e, siccome sono previsti due mesi per il regolamento, si arriva, in totale, a cinque mesi.

A questo si aggiunga che è ormai almeno un anno che le industrie sanno che debbono adeguare alle nuove leggi la loro produzione e che è sempre valido il principio generale secondo cui sono le industrie che debbono adeguarsi alle leggi e non le leggi alle industrie.

Debbo, infine, rilevare che quanto ha affermato l'onorevole Moscatelli non risulta esatto, perché, ad esempio, la Guzzi ha uno *stock* che non oltrepassa i tre-quattro mesi di vendita e così le altre. E si parla di quattro mesi, ma sarei pronto a documentare che, salvo qualche rarissima eccezione, lo *stock* non arriva ai due mesi.

A questo si aggiunga un altro fatto: che quando ci avviciniamo al limite della circolazione libera di questi ciclomotori, il valore di quelli vecchio tipo aumenterà e quindi anche più facile sarà il loro acquisto da parte di coloro che vogliono sfuggire ancora per un po' alle restrizioni della legge; e forse qualcuno ci farà anche una piccola speculazione.

Ove noi avessimo stabilito un termine maggiore, evidentemente noi avremmo frustrato gli scopi della legge che stabilisce una disciplina: se l'abbiamo fatta è perché ci siamo resi conto che dobbiamo adeguare la produzione ciclo-motoristica alle nuove esigenze.

Per questo ritengo eccessive le preoccupazioni dell'onorevole Moscatelli sulla sorte di questa industria, la quale, del resto, non ci ha fatto pervenire l'eco di alcuna sua preoccupazione, anzi, ha detto di essere soddisfatta delle nuove disposizioni che faciliteranno la immissione sul mercato di nuovi tipi.

Perciò pregherei l'onorevole Moscatelli di non insistere.

MOSCATELLI. Mi affretto a precisare che gli interessi degli industriali non mi preoccupano affatto, tanto che sarei pronto a votare la nazionalizzazione delle industrie. La mia preoccupazione si riferisce, invece, alla sorte

della povera gente che dal lavoro trae i mezzi di vita. Allorquando il codice avrà stabilito che i veicoli con motore superiore a 150 centimetri cubi saranno considerati motociclette, saranno proprio le industrie produttrici ad aumentare automaticamente i prezzi, proprio per mettersi in linea con la nuova disciplina. Per favorire gli utenti di questi mezzi economici quali i ciclomotori, per assorbire la produzione già realizzata e, comunque, per dare la possibilità a questi utenti di poter disporre, per il periodo più lungo possibile, di questi mezzi considerati ciclomotori, avevo chiesto un termine di due anni. Son pronto, ora a ridurlo a sei mesi.

PRESIDENTE. Siamo già a 5 mesi con il testo del Comitato.

MOSCATELLI. Insisto per i sei mesi.

CAMANGI. Io avrei voluto presentare un emendamento più restrittivo per le ragioni esposte dal Ministro. Vi rinuncio dopo le dichiarazioni del Ministro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Moscatelli che vorrebbe elevare da tre a sei mesi dalla entrata in vigore del regolamento la possibilità di continuare a considerare con la disciplina dei ciclomotori i veicoli circolanti o immessi in circolazione entro tale periodo con caratteristiche superiori a quelle previste dall'articolo 24.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Comitato, di cui do nuovamente lettura:

« Il terzo comma, sostituirlo con il seguente:

« I veicoli di cui all'articolo 24 che superino le caratteristiche ivi indicate, circolanti alla data di entrata in vigore del regolamento, ovvero immessi in circolazione entro tre mesi dalla data stessa, possono continuare a circolare con la disciplina dei ciclomotori ».

(È approvato).

Al quarto comma, l'articolo 1 della proposta di legge Giolitti ed altri, n. 593, propone di prorogare ad ogni effetto il termine previsto alla data del 30 luglio 1964. Tale modificazione non è stata accolta dal Comitato e i proponenti vi hanno rinunciato.

Passiamo al quinto comma:

Il Comitato ristretto propone di sostituire le parole: « destinato al trasporto di persone sia di peso complessivo a pieno carico superiore a 35 quintali e fino », con le altre: « sia di peso complessivo a pieno carico non superiore ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento.

(*E approvato*).

Al sesto comma sono stati presentati molti emendamenti.

Innanzitutto la prima parte dell'articolo 17 della proposta di legge Colitto, n. 731, propone di sostituire il sesto, settimo ed ottavo comma con il seguente:

« Le disposizioni riguardanti la sagoma limite, di cui all'articolo 32, i dispositivi di frenatura degli autoveicoli e dei filoveicoli, di cui all'articolo 42, i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, di cui all'articolo 45, i dispositivi di segnalazione acustica di cui all'articolo 46, i dispositivi silenziatori, per la retromarcia e per il fermo, di cui all'articolo 47, la visibilità, di cui all'articolo 48, i pneumatici e le sospensioni, di cui all'articolo 50, si applicano ai veicoli, che entreranno in circolazione dopo il 31 dicembre 1961 ».

A sua volta, la prima parte del punto sesto del disegno di legge n. 742 propone di sostituire il sesto comma con il 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 ».

Un emendamento dell'onorevole Cibotto propone, invece, di sostituirlo con i seguenti due:

« Tutte quelle disposizioni che modificano le norme costruttive vigenti entrano in vigore un anno dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

I veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme che non rispondano alle caratteristiche costruttive di cui ai predetti articoli ed i veicoli che verranno immessi in circolazione ai sensi del precedente comma, potranno continuare a circolare fino a cinque anni dopo la data di entrata in vigore della presente legge ».

Gli onorevoli Calabrò, De Vito Antonio, Servello, De Michieli Vitturi, Geffer Wondrich e Colitto propongono la sostituzione del comma con i seguenti due:

« Le disposizioni di cui agli articoli 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 42 e 45 in quanto modificano le norme costruttive vigenti entrano in vigore un anno dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

I veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme che non rispondono alle caratteristiche costruttive di cui ai predetti articoli 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 42 e 45 ed i veicoli che verranno immessi in circolazione ai sensi del precedente comma potranno continuare a circolare fino a 5 anni dopo la data di entrata in vigore della presente legge ».

Un emendamento degli onorevoli Durand de la Penne e Vedovato propone la sostituzione del comma con i seguenti due:

Le norme di cui agli articoli 24, 32 e 42 in quanto modificativi delle vigenti disposizioni costruttive entreranno in vigore due anni dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

Tutti i veicoli in circolazione al momento della entrata in vigore delle presenti disposizioni non conformi alle caratteristiche costruttive previste nei sopra richiamati articoli 24, 32 e 42 e quelli che entreranno in circolazione nel biennio di cui al precedente comma, potranno continuare a circolare fino a 10 anni dall'entrata in vigore della presente legge ».

Gli onorevoli Colitto, Cafiero e Ottieri, a loro volta, propongono di sostituirlo con i seguenti due commi:

« Le disposizioni di cui agli articoli 24, 32, 42 in quanto modificano le norme costruttive vigenti entrano in vigore un anno dopo la data di entrata in vigore della presente legge.

I veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme che non rispondano alle caratteristiche costruttive di cui ai predetti articoli 24, 32, 42 ed i veicoli che verranno immessi in circolazione ai sensi del precedente comma, potranno continuare a circolare fino a cinque anni dopo la data di entrata in vigore della presente legge ».

I relatori, onorevoli Lombardi e Togni, propongono di sostituirlo con i seguenti due commi:

« Le disposizioni di cui agli articoli 24, 32, 42 in quanto modificano le norme costruttive vigenti entrano in vigore il 29 gennaio 1960.

I veicoli in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme che non rispondono alle caratteristiche costruttive di cui ai predetti articoli 24, 32, 42 ed i veicoli che verranno immessi in circolazione ai sensi del precedente comma, potranno continuare a circolare fino a cinque anni dopo la data di entrata in vigore della presente legge ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

L'articolo 1 della proposta di legge Giolitti ed altri, n. 593, propone la proroga, ad ogni effetto, del termine previsto nel comma al 30 luglio 1964.

Un emendamento dell'onorevole Bardanzellu, infine, propone di aggiungere, dopo il sesto comma, il seguente comma:

« Tutti i veicoli costruiti con le norme preesistenti all'entrata in vigore delle presenti disposizioni possono non oltre il 29 gennaio 1960 essere ammessi alla circolazione ».

A sua volta, il Comitato ristretto propone il seguente comma sostitutivo:

« Gli autoveicoli e i rimorchi che superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dagli articoli 32 e 33, in circolazione alla data di entrata in vigore delle presenti norme, possono continuare a circolare fino a cinque anni dopo la data stessa; inoltre possono essere ammessi alla circolazione i veicoli in corso di costruzione denunciati ai Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore delle presenti norme e da questi accertati ».

Ho motivo di ritenere che tutte le altre modificazioni ed emendamenti siano stati ritirati in favore del comma sostitutivo del Comitato ristretto, che costituisce parziale accoglimento della proposta di cui alla proposta di legge Colitto ed altri, n. 731.

Pertanto, se nessuno chiede di parlare, pongo in votazione il testo del Comitato.

(È approvato).

Passiamo al settimo comma.

Vi è, innanzi tutto, il seguente emendamento dell'onorevole Camangi, non accolto dal Comitato:

« Aggiungere, dopo la parola: filoveicoli, le altre: autoveicoli e rimorchi ».

Il Comitato ristretto, a sua volta, propone di sostituire le parole: « sulla sagoma limite previste dall'articolo 32 », con le altre: « sulla sagoma limite e sui pesi massimi previste dagli articoli 32 e 33 ».

CAMANGI. Non insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Ne prendo atto. Pongo in votazione l'emendamento del Comitato.

(È approvato).

All'ottavo comma, il seguente emendamento Cianca è stato fatto proprio dal Comitato per coordinamento col testo governativo:

« Sostituire le parole: 40 quintali, con le parole: 70 quintali ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Al nono comma non sono state proposte modificazioni.

Passiamo al decimo comma.

C'è il seguente emendamento dell'onorevole Macrelli, non accolto dal Comitato:

« Aggiungere, dopo le parole: di illuminazione, le altre: e di fermata ».

MACRELLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Ne prendo atto. Il Comitato a sua volta propone il seguente emendamento:

Aggiungere il seguente comma:

« L'obbligo del freno di stazionamento per gli autoveicoli e i filoveicoli si applica per i veicoli che entrano in circolazione dopo sei mesi dalla strada di entrata in vigore del regolamento ».

FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Per maggiore precisione di termini, invece di: « freno di stazionamento » occorre dire: « freno di soccorso ».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del Comitato, con la variazione proposta dal Sottosegretario.

(È approvato).

All'undicesimo comma non sono state proposte modificazioni.

Passiamo al dodicesimo comma.

Il Comitato propone di sopprimere le parole: « macchine agricole ».

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Al tredicesimo comma non sono state proposte variazioni.

Al quattordicesimo comma, il seguente emendamento, degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Santi e Boidi, è stato fatto proprio dal Comitato:

« Sopprimere le parole: e i rimorchi agricoli ».

Inoltre il Comitato ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

Aggiungere il seguente comma:

« Entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti norme le macchine agricole di cui all'articolo 72 debbono essere munite del certificato per macchine agricole ed immatricolate ».

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Nessuno chiedendo di parlare, pongo in votazione l'emendamento soppressivo Armani ed altri.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del Comitato.

(È approvato).

Al quindicesimo comma non sono state proposte variazioni.

Al sedicesimo comma è stato proposto dal Comitato il seguente emendamento:

« *Sostituire le parole: un anno, con le parole: due anni* ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Al diciassettesimo comma è stato presentato il seguente emendamento degli onorevoli Armani, Bolla, Sedati, Santi e Boidi e fatto proprio dal Comitato.

« *Sostituire le parole: sei mesi, con le parole: un anno* ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Sempre al penultimo comma, gli stessi deputati avevano poi presentato il seguente emendamento aggiuntivo, poi ritirato:

« *Aggiungere, al termine del comma, le seguenti parole: entro detto periodo per i conducenti di macchine agricole saranno applicabili le norme relative alla patente di guida contenute nella circolare n. 91/1955 del 22 febbraio 1955 diramata dal Ministero dei trasporti* ».

All'ultimo comma sono proposti dal Comitato due emendamenti.

Il primo propone di sostituirlo con il seguente:

« *Le patenti di guida, per le quali alla data di entrata in vigore delle presenti norme è scaduto il periodo di validità, continueranno ad essere valide fino alla sostituzione del documento prevista dal comma quindicesimo in occasione della quale si provvederà anche alla conferma della validità* »;

il secondo propone di aggiungere il seguente comma:

« *Le norme di cui all'articolo 117 avranno effetto sei mesi dopo la data di entrata in vigore del regolamento* ».

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo.

(È approvato).

Ultimati gli emendamenti agli articoli, facenti tutti capo all'articolo 1 del disegno di legge, dobbiamo ora esaminare il seguente articolo 2 proposto dal Comitato:

ART. 2.

« *Le disposizioni di cui agli articoli precedenti entrano in vigore il 1° luglio 1959.*

Alla stessa data è prorogato il termine di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956, già prorogato al 30 aprile 1959 con legge 12 marzo 1959, n. 76.

Il Governo della Repubblica è autorizzato a compilare il Testo Unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale di cui a detto decreto ed alla presente legge.

Le disposizioni dei due commi precedenti entrano in vigore il giorno stesso della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ».

Lo pongo in votazione, facendo però presente che, al terzo comma, invece di: « *...autorizzato a compilare...* » sarebbe opportuno dire: « *...autorizzato ad emanare...* ».

Nessuno chiedendo di parlare pongo in votazione l'articolo 2, con la sostituzione della parola: « *compilare* », con l'altra: « *emanare* ».

(È approvato).

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Prima di chiudere i nostri lavori con le ultime manifestazioni formali e anche sostanziali, come la votazione a scrutinio segreto, io, sicuro di interpretare anche il pensiero del collega che con me ha diviso il lavoro e le ansie, l'onorevole Angelini, e degli altri colleghi che hanno contribuito alla compilazione difficilissima di questo codice, sento il dovere di rivolgere un vivo e cordiale ringraziamento a tutti i componenti delle due Commissioni per

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

la buona volontà che essi hanno dimostrato in queste sedute conclusive dei nostri lavori, un ringraziamento, non solo per la buona volontà posta in essere, ma anche per il sacrificio compiuto, onde arrivare il più rapidamente possibile alle conclusioni.

Ma verrei meno al mio dovere e al mio sentimento se, a questo ringraziamento generale per tutti i componenti delle due Commissioni, non aggiungessi un ringraziamento particolarissimo per i due Presidenti, l'onorevole Aldisio e l'onorevole Mattarella, i quali, non solo in questa sede, ma nelle lunghe sedute del Comitato ristretto hanno profuso tutta la loro pazienza e buona volontà. Ringrazio con loro tutti i componenti del Comitato ristretto, i quali si sono sottoposti a una serie di sedute molto lunghe e talvolta convulse, nelle quali ciascuno, pur portando il calore delle proprie convinzioni per la difesa del proprio punto di vista, ha messo la maggiore buona volontà per avvicinare a conciliare le posizioni che potevano sembrare inconciliabili.

Da ultimo — non perché vengano ultimi nel mio riconoscimento, perché il loro posto è in primissimo piano — ringrazio i due relatori Togni e Lombardi, che hanno compiuto un lavoro veramente eccezionale. Io credo che poche volte nella storia del nostro passato recente, ma già abbastanza lungo, di queste tre legislature — e forse la constatazione varrà anche per gli anni che verranno — vi è stato un caso come questo, nel quale due relatori abbiano dovuto svolgere un lavoro che potremmo definire massacrante e pieno di responsabilità politica e parlamentare.

Vi assicuro che per quanto possa competere a noi — e con questo possiamo impegnare anche coloro che saranno nel logico *iter* politico i nostri successori — metteremo ogni cura, non solo tecnica e giuridica, ma anche umana, affinché il nuovo codice della strada, che interferisce in un settore così importante della vita pubblica, sia veramente un elemento di progresso e non di remora alla civiltà del nostro paese.

AMENDOLA PIETRO. Per dichiarazione di voto. Onorevoli colleghi, mi rendo conto della vostra impazienza di giungere al voto finale e di andare a consumare il pasto, che, forse mai come quest'oggi, ci siamo meritatamente guadagnato.

Ma voi ci consentirete, tuttavia — tenendo conto dell'importanza della legge che è giunta al termine del suo *iter* e dandoci anche atto che per parte nostra abbiamo evitato al massimo qualunque appesantimento della discussione — alcune adeguate dichiarazioni di voto.

La nostra parte politica ha sempre ritenuto necessario, in considerazione dello sviluppo veramente tumultuoso della motorizzazione nel nostro Paese e in considerazione dello stato precario della viabilità ed in considerazione anche dell'aumento pauroso degli incidenti derivanti dalla circolazione stradale, una nuova disciplina della circolazione stradale, la quale realizzasse la formula, cara al Ministro dei lavori pubblici, dell'adeguamento, oggi, della circolazione alla strada, nell'attesa e nella speranza che al più presto la strada venga adeguata alla circolazione. Una disciplina la quale, però, conciliasse quello che è il fine supremo della tutela di quello che è il bene più prezioso, quello della vita umana, della vita dei nostri concittadini, con la salvaguardia dei legittimi interessi della categoria degli utenti della strada e delle categorie economiche direttamente od indirettamente interessate alla infinita varietà dei trasporti su strada. Una disciplina, inoltre, che evitasse di riecheggiare vecchie incrostazioni di carattere autoritario e fiscale derivanti dall'eccessivo potere dell'esecutivo e dei suoi organi periferici.

Purtroppo, il codice della strada frutto della legge delegata non realizzò, a mio giudizio — e a giudizio a quanto pare unanime del Parlamento — queste finalità; e noi (della nostra parte politica) attribuiamo il senso generale di insoddisfazione, l'ondata di critiche che da ogni parte si appuntarono sul codice della strada, al fatto assai grave che il Parlamento non avesse potuto discutere serenamente ed in modo approfondito una materia così importante, così complessa, così delicata. Il Parlamento non è stato messo in condizioni di poter esprimere il suo pensiero, la sua volontà; di qui l'azione che noi abbiamo sviluppata in Parlamento, sulla stampa e nel Paese, assieme ad altre parti politiche, perché il Parlamento fosse finalmente investito di una materia così importante, e di qui la presentazione di quelle proposte di prorroga — alcune delle quali anche da parte nostra — che incontrarono l'approvazione unanime.

Siamo lieti che il Parlamento, al quale erano stati sottratti i suoi poteri, abbia potuto finalmente essere investito della materia, siamo lieti di questa rivalutazione dei diritti e delle funzioni del Parlamento. Il che, oltretutto, ancora una volta ci fornisce un elemento di meditazione sul fatto che la via più breve, quella delle leggi delegate, si dimostra, alla prova dei fatti, quella più lunga. Se infatti il Parlamento fosse stato investito prima

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

di questa che riteniamo una sua doverosa e naturale competenza, penso che già da tempo il Codice della strada sarebbe diventato legge dello Stato. Tanto più che l'esperienza ha dimostrato che le modifiche erano necessarie e sostanziali e non soltanto di dettaglio o di forma: ben 28 articoli del codice hanno subito emendamenti sostanziali, a parte tutti gli altri riferimenti al Regolamento. Tutte questioni, insomma, di grande rilievo e di vivo interesse.

Non per nulla il Comitato ristretto ha tenuto 38 sedute e altre dieci la sottocommissione.

Noi ci associamo al plauso e all'elogio a tutti i componenti del Comitato ristretto, ma in particolare al nostro collega e compagno Cianca, il quale ha dato un contributo veramente apprezzabile.

Per parte nostra, dovete darcene atto, non c'è stato nessun ostruzionismo all'*iter* di questa legge.

Anche quando abbiamo presentato la seconda proposta di proroga l'abbiamo agganciata alla data più ravvicinata possibile, che era quella del 30 aprile. Certo, se il Governo si fosse deciso prima a presentare le sue proposte di modifica, si sarebbe guadagnato del tempo assai prezioso.

D'altra parte, benché non possiamo dichiararci pienamente soddisfatti di quello che è stato il risultato finale dei lavori del Comitato ristretto e delle Commissioni in sede legislativa, pur tuttavia non abbiamo appesantito la discussione, rinunciando a molti emendamenti (ad altri, giustamente ritenuti indispensabili, non abbiamo potuto rinunciare e siamo rammaricati che raramente essi hanno incontrato il consenso dei colleghi).

Non abbiamo fatto neppure ricorso a quell'arma che pure era nelle nostre mani, di chiedere, cioè, il rinvio in Aula della legge.

Quindi, pur ritenendo soddisfacenti alcuni risultati che sono stati conseguiti nella stesura definitiva del codice, risultati che hanno conciliato in maggior misura la tutela dell'incolumità pubblica con la tutela ragionevole dei legittimi interessi delle categorie economiche (facciamo riferimento, in modo particolare, alle modifiche che si sono realizzate in materia di pubblicità, di sagome, di carico, di limiti di velocità, di sorpassi, di sospensione e revoca di patenti, di alternativa tra sanzione detentiva e sanzione pecuniaria, di snellimento della procedura per il rilascio della patente ai motociclisti, di distanza di sicurezza, di norme transitorie, ecc.), pur tuttavia, non possiamo dare il nostro voto favo-

revole al codice, ma siamo costretti ad astenerci dal voto per varie ragioni.

La prima è che, mentre col nuovo codice si fa un tentativo e uno sforzo per adeguare la circolazione allo stato della viabilità, d'altra parte, non vediamo che vi sia un uguale sforzo, da parte del Governo, per adeguare la viabilità allo stato della circolazione. In altra sede discuteremo il provvedimento di legge presentato per il miglioramento della rete stradale. Ad ogni modo, rinnoviamo fin da ora le nostre critiche, rilevando l'insufficienza dell'impegno finanziario del Governo, in quanto siamo fortemente preoccupati che nel termine del decennio, tenendo conto di quello che è il contemporaneo incremento della motorizzazione, ci troveremo in una situazione non migliorata di molto.

Soprattutto, ci asteniamo dal voto, in quanto quelle finalità che ci proponevamo di raggiungere in questa occasione, di ridurre cioè le incrostazioni derivanti dall'eccessivo potere dell'esecutivo e degli organi periferici, purtroppo non è stata realizzata; anzi, con la nuova legge assistiamo ad un ulteriore eccessivo rafforzamento dell'esecutivo, il quale ha poteri addirittura maggiori rispetto al codice fascista, in danno particolarmente del potere giudiziario e dell'autonomia degli enti locali. È inutile ricordare la questione della patente, la questione dei poteri del prefetto in materia di sospensione del traffico, di sospensione e revoca della patente, ecc. In sostanza, per quanto riguarda questo aspetto importante e grave, di natura anche politica, non abbiamo ottenuto alcun miglioramento sostanziale, anzi abbiamo l'impressione che la situazione sia peggiorata.

Per queste ragioni ci asterremo dal voto finale, confidando che in sede di discussione al Senato possano essere accolti alcuni nostri emendamenti respinti dalla Camera.

ZAPPA. Noi siamo quasi soddisfatti, sia per il modo in cui si sono svolti i lavori del Comitato e delle Commissioni riunite, sia per l'esito della legge.

Siamo stati i primi a presentare nel settembre del 1958 una proposta di legge per il rinvio del termine della legge delega, perché la redazione del nuovo codice fosse improntata al miglior risultato tecnico possibile.

Siamo lieti anche che sia stata accolta la proposta Bensi per la formazione del Comitato ristretto, di cui ho avuto l'onore di far parte. Esso, al di sopra di ogni divisione politica, ha fatto del suo meglio e ha dato un apporto sostanziale.

Noi non abbiamo presentato emendamenti nostri, ma ci siamo agganciati agli emendamenti ritenuti apprezzabili presentati dal collega Cianca, dal collega Calabrò, dal collega Servello, dai colleghi relatori, dal collega Colitto. Nel limite dei nostri emendamenti ci dichiaramo abbastanza soddisfatti, perché, soprattutto sull'articolo 91, si è addivenuti a risultati migliorativi della precedente situazione.

In conclusione, pur non avendo ottenuto soddisfazione piena, siamo sufficientemente soddisfatti, eppertanto dichiariamo di votare favorevolmente, proponendo un modesto ordine del giorno per richiamare l'attenzione del Governo su un punto che ci sembra essenziale.

Esiste in Italia una finzione giuridica, per cui la legge si presume conosciuta da tutti, anche se in effetti non è conosciuta da nessuno e neppure da noi legali che maneggiamo le leggi.

Noi invitiamo quindi il Governo — soprattutto ai fini di diffondere la conoscenza delle nuove norme del codice stradale e di contribuire alla formazione della maggiore educazione e disciplina — a farsi promotore prima dell'entrata in vigore del codice di una vasta azione di propaganda per la conoscenza delle norme del codice stesso, al fine soprattutto che nelle scuole entri veramente, in seguito, l'istruzione del codice della strada.

Prima dell'entrata in vigore del codice, d'altra parte, sarebbe indispensabile una settimana di propaganda della strada, una settimana in cui i vigili urbani e gli agenti preposti al traffico segnalassero le contravvenzioni senza farle pagare, per istruire i cittadini sulle norme della circolazione. Analoga propaganda dovrebbe essere fatta attraverso la radio e la televisione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non solo dichiaro di accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Zappa, ma lo ringrazio dell'ordine del giorno stesso, perché risponde, non solo a una esigenza, ma anche alla ferma intenzione dei nostri Ministeri, e in particolare del Ministero dei lavori pubblici, al quale compete questa azione.

Sono state già previste — e sarebbero state già attuate, qualora non ci fosse stata questa sospensione — iniziative per la massima divulgazione in ogni campo e in ogni senso delle nuove norme, cosicché quando queste entreranno in vigore, i cittadini, che sono i destinatari delle norme stesse, possano essere, nel numero maggiore possibile, in grado di osservarle.

Aggiungo che non mancheremo di farci parte diligente affinché le nuove generazioni, sempre più e sempre meglio, anche là dove le popolazioni sono più lontane da questi problemi, possano considerare queste disposizioni, non solo come norme di vita, ma anche di educazione morale.

COLITTO. L'amico Basile ed io naturalmente daremo il nostro voto favorevole a questo complesso di norme che, sostituendosi alle precedenti, regoleranno dal 1° luglio prossimo la circolazione stradale, anche perché alcune di esse sono state da me e da altri amici proposte.

Può darsi che i critici o gli ipercritici non trovino tutte le norme perfettissime. Esse, però, sono frutto di un lavoro accurato compiuto da tutti i componenti le Commissioni, uniti nello sforzo di dar vita ad uno strumento, il più perfetto possibile, di disciplina della circolazione, interpretando una esigenza veramente nazionale.

Non possiamo fare a meno, poi, di rilevare come il lavoro compiuto provi ancora una volta quanta importanza abbia, in regime democratico, la funzione del Parlamento. Prendiamo atto, infine, della dichiarazione del Ministro Togni che il Governo porrà ogni cura perché il nuovo codice sia davvero un elemento di elevazione economica ed etica del nostro Paese.

SERVELLO. Data l'ora tarda mi limito a dichiarare il voto favorevole mio e del gruppo del movimento sociale italiano.

BRUSASCA. Sono stato pregato di interpretare il pensiero, spero di tutti i membri del Comitato, per ringraziare il Governo per la comprensione dimostrata verso il Comitato nel corso delle sue sedute; il che le ha permesso di lavorare presto e bene.

PRESIDENTE. Comunico che è stato presentato dagli onorevoli Bianchi Gerardo, Adamoli, Ricca, Amodio, Concas, Servello, Camangi e Petrucci il seguente ordine del giorno:

« La Commissione dei lavori pubblici e la Commissione dei trasporti della Camera dei deputati, riunite in sede legislativa per l'approvazione delle modifiche al nuovo codice della strada, a seguito dell'approvazione del nuovo testo dell'articolo 139,

fanno voti,

che le amministrazioni provinciali e comunali tengano presente la situazione in cui verranno a trovarsi i vigili urbani e le guardie provinciali, ed invitano le amministrazioni stesse a provvedere in forma congrua ad assicurare

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

agli agenti suddetti la conservazione del livello medio degli attuali emolumenti globali percepiti ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura del seguente altro ordine del giorno a firma dei deputati Adamoli, Degli Esposti, Cavazzini, Ambrosini, Amendola Pietro, Busetto, Moscatelli, Ravagnan e Beccastrini:

« Le Commissioni dei lavori pubblici e dei trasporti della Camera dei deputati riunite in sede legislativa per l'approvazione delle modifiche al nuovo codice della strada;

considerato che l'entrata in vigore del nuovo codice della strada comporta l'abrogazione dell'articolo 110 della legge comunale e provinciale per quanto si riferisce al riparto dei proventi delle contravvenzioni stradali effettuate dai vigili urbani;

considerato che il nuovo codice della strada non prevede la emanazione di regolamenti comunali per la circolazione stradale e che pertanto gli attuali emolumenti globali percepiti dai vigili urbani potrebbero subire una notevole decurtazione,

impegnano il Governo,

ad emanare gli opportuni provvedimenti affinché i comuni, utilizzando parte dei fondi messi a loro disposizione dal secondo comma dell'articolo 139 del nuovo codice della strada, stabiliscano adeguate indennità a favore dei vigili urbani che assicurino ad essi la conservazione del livello medio delle attuali retribuzioni globali ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do infine lettura dell'ordine del giorno Zappa, Bogoni, Bensi, Fabbri, Concas, Borghese, Calamo, Colombo Renato, Curti Ivano, Di Nardo, Zurlini, Ricca e Macrelli, preannunciato dall'onorevole Zappa nel suo intervento di poco fa:

« Le Commissioni dei lavori pubblici e dei trasporti della Camera dei deputati riunite in sede legislativa per l'approvazione delle nuove norme del codice della strada,

invitano il Governo,

soprattutto al fine di diffondere la conoscenza delle norme del nuovo codice della strada e di

contribuire alla formazione di una maggiore educazione e disciplina stradale, a farsi promotore, prima dell'entrata in vigore del codice, di una vasta azione di propaganda e di diffusione delle norme del nuovo codice della strada ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

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

« Modifiche ad alcune norme sulla disciplina della circolazione stradale approvate con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1958, n. 956 (742).

Presenti	73
Votanti	54
Astenuti	19
Maggioranza	28
Voti favorevoli	53
Voti contrari	1

(Le Commissioni riunite approvano).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 742, le proposte di legge n. 593 e 731 risultano assorbite e verranno, quindi, cancellate dall'ordine del giorno.

Hanno preso parte alla votazione:

IX Commissione: Aldisio, Alessandrini, Baroni, Bertè, Bianchi Gerardo, Bontade Margherita, Borghese, Buzzetti Primo, Camangi, Cassiani, Ceccherini, Cervone, Colitto, Curti Ivano, De Capua, De Michieli Vitturi, De Vito Antonio, Di Nardo, Elkan, Lombardi Giovanni, Marconi, Martina Michele, Ripamonti, Sarti, Schiavon, Viviani Arturo, Zappa e Zurlini.

X Commissione: Amodio, Armani, Armato, Armosino, Bardanzellu, Basile, Bensi, Biasutti, Boidi, Bogoni, Brusasca, Concas,

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (LAV. PUBBL. — TRASPORTI) — SEDUTA DEL 15 APRILE 1959

Durand de la Penne, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Lombardi Ruggero, Macrelli, Mattarella, Ricca, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Servello, Terragni, Togni Giulio Bruno.

Si sono astenuti:

IX Commissione: Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Arenella, Beccastrini Ezio, Bottonelli, Busetto, Cavazzini, Cianca, De Pasquale e Misefari.

X Commissione: Adamoli, Ambrosini, Calvaresi, Degli Esposti, Granati, Moscatelli, Polano, Ravagnan e Vidali.

La seduta termina alle 14.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI