

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 MAGGIO 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedo:		
PRESIDENTE	253	
Comunicazioni del Presidente:		
PRESIDENTE	253	
Proposta di legge (Discussione e rimessione all'Assemblea):		
CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA: Estensioni delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori del Consiglio regionale della Sardegna (<i>Urgenza</i>) (1933)	254	JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> 262
PRESIDENTE	254, 256, 258, 259	VERONESI 263, 265
JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e della aviazione civile</i>	254, 255, 256, 258, 259	DE CAPUA 263
PIRASTU	254, 256, 257	
BERLINGUER MARIO	256, 258	
SANTAGATI	257	
DE CAPUA	257	
MACCHIAVELLI	258	
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		
FODERARO ed altri: Modifica al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato dal Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1452)	259	
PRESIDENTE	259, 260, 262, 263, 265	
SANTAGATI	259, 260, 262, 263, 264	
AMODIO, <i>Relatore</i>	260	
FODERARO	262, 263, 264	
MACCHIAVELLI	262	
FRANCO RAFFAELE	262	

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Reale Giuseppe.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Raia, Buffone, Nives Gessi, Longoni, Berlinguer Mario, Di Mauro Luigi, Lusoli, Marras, Patrini, Ognibene e Salvi sostituiscono, rispettivamente, per l'esame dei provvedimenti all'ordine del giorno, i deputati Alini, Armato, Calvaresi, Dagnino, Fabbri Riccardo, Fiumano, La Bella, Rubeo, Sinesio, Speciale e Viale.

Il deputato Foderaro interviene, senza voto deliberativo, per la discussione della sua proposta di legge n. 1452, oggi all'ordine del giorno, a norma dell'articolo 39 Regolamento della Camera.

Discussione e rimessione all'Assemblea della proposta di legge d'iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna: Estensioni delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori del Consiglio regionale della Sardegna (1933).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna: Estensioni delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori del Consiglio regionale della Sardegna.

La V Commissione (Bilancio), investita dell'esame della proposta di legge per il parere alla nostra Commissione si è così espressa:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole alla iniziativa legislativa in oggetto, a condizione che l'articolo 2 risulti modificato nei seguenti termini, che aggiornano il riferimento di copertura: « Per le elezioni del Consiglio regionale della Sardegna che avranno luogo nel 1965, si farà fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge per il rimborso da effettuare alle ferrovie dello Stato in base alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, mediante riduzione del capitolo n. 1144 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'anno finanziario 1965 ».

Ha chiesto la parola l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero informare la Commissione della materiale impossibilità di approvare questa proposta di legge; e ciò per due motivi.

Il primo motivo è rappresentato dal fatto che il Ministro Taviani mi ha inviato un telegramma, diretto anche al Presidente del Consiglio, dei ministri e al Ministro del bilancio; in cui è detto: « In riferimento al parere espresso in sede legislativa il 12 corrente dalla Commissione bilancio sulla proposta di legge del Consiglio regionale della Sardegna per l'estensione delle facilitazioni di viaggio a favore degli elettori del Consiglio medesimo, proposta registrata alla Camera con il numero 1933, questo Ministero, per la parte che lo concerne, conferma le osservazioni già più volte in argomento prospettate circa l'assoluta opposizione per la spesa prevista a carico del capitolo 1144 dello stato di

previsione del dicastero per l'esercizio in corso ».

Vi è anche un altro grave motivo, ed è quello che è sfuggito alla Commissione bilancio. Al secondo comma dell'articolo 1 si dice:

« Per le elezioni del Consiglio regionale della Sardegna le facilitazioni di viaggio di cui agli articoli 116 e 117 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, si riferiscono anche ai trasporti marittimi da e per la Sardegna ».

A questo riguardo devo far presente alla Commissione che il Ministro Spagnoli mi ha inviato copia di una convenzione che è stata stipulata dal Ministero di cui è titolare con la società Tirrenia di navigazione. In tale convenzione, stipulata il 30 gennaio 1965 in esecuzione della legge 2 giugno 1962, n. 600, si stabiliscono le facilitazioni tariffarie a favore dei cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche, con esclusione quindi delle elezioni comunali, provinciali e regionali. Si fa notare inoltre che tali facilitazioni sono state nel complesso ridotte rispetto a quelle praticate in precedenza.

Ciò significa, quindi, non soltanto che mancherebbe la copertura per la parte riguardante i trasporti sulle ferrovie dello Stato, ma anche che la Commissione bilancio non ha tenuto conto delle spese da sopportare per i trasporti via mare.

Per questi motivi io credo che la Commissione bilancio debba riesaminare la proposta in esame; in questa sede potrebbe, tale Commissione, invitare il Ministro della marina mercantile a dire se vi siano o meno i mezzi di copertura sufficienti per quanto riguarda i trasporti via mare; la V Commissione potrebbe, quindi, in contraddittorio con il Ministro della marina mercantile e con il Ministro degli interni, esprimere la propria opinione sulle argomentazioni, di natura estremamente obiettiva, che ha sottoposto a questa Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo, insomma, propone di sottoporre nuovamente il progetto di legge alla V Commissione, affinché emetta un nuovo parere, non avendo in precedenza essa tenuto conto dei trasporti marittimi.

PIRASTU. Il nostro Gruppo si dichiara nettamente contrario al rinvio alla Commissione bilancio: detta Commissione ha infatti discusso la proposta di legge, prima di giungere al parere, per ben tre volte, senza che il Ministro della marina mercantile si accorgesse di ciò di cui si è accorto dopo l'espressione

del parere favorevole. Io credo che questa sia scorrettezza, perché la proposta di legge è stata presentata non un mese fa, ma l'11 dicembre 1964, cioè circa 6 mesi fa.

Potrei anche fare a meno di discutere, per fermarmi a considerare l'ultimo argomento addotto per non approvare la proposta di legge: la richiesta di rinvio significa, infatti, non volerlo approvare, poiché le elezioni si svolgeranno tra 20 giorni. Gli emigrati sardi non otterranno quanto hanno ottenuto nel 1961 con una copertura garantita dal Governo, senza che il Ministro della marina mercantile ecessisse qualcosa, e senza che ci fosse una copertura per la riduzione della tariffa marittima.

Vorrei fare a meno di seguire argomento per argomento i motivi portati a fondamento della richiesta di rinvio. Mi sembrerebbe di rispondere ad argomentazioni poco sincere. Non si tratta di mancanza di copertura, o di convenzione. Si tratta di una opposizione politica del Governo, che vuole in questo modo negare agli emigrati il diritto di rientrare in Sardegna per votare. Questa è la realtà! Se così non fosse, infatti, nessun'altra ragione potrebbe giustificare ai miei occhi il fatto che, in sei mesi di tempo, non si siano reperite le coperture indicate dalla Regione, o non se ne siano trovate altre di ricambio. Se si trattasse di miliardi, potrei ancora capire la difficoltà di reperimento della somma; ma si tratta di poche centinaia di milioni...

Per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, c'è da considerare che, non portando la copertura governativa alla gratuità del viaggio, bensì allo sconto del 70 per cento, esse potrebbero incassare da tutti gli emigrati delle regioni del Nord, quel 30 per cento sulle tariffe, che altrimenti non potrebbero incassare, segnando un attivo per l'Azienda stessa. Anche se, per effetto di tale riduzione, l'emigrato si trova a pagare meno di un terzo il biglietto ferroviario, l'Azienda realizzerà sempre un guadagno, poiché in nessun altro modo l'emigrato avrebbe potuto intraprendere il viaggio con le sue sole risorse. Bisogna assicurare l'uguaglianza dei cittadini.

Tutto ciò mi fa apparire poco convincenti gli argomenti che sono stati addotti.

Mi astengo totalmente dal fare della retorica sulle condizioni umane degli emigrati, che sono stati costretti ad abbandonare le proprie case e il proprio paese. Ma non si consente loro neanche di esercitare il diritto di voto.

Onorevole Jervolino, io capisco che lei per gran parte si è sottratto ad una responsabi-

lità diretta attraverso il telegramma dell'onorevole Taviani e poi dell'onorevole Spagnoli. Ma lei conosce bene il settore della marina mercantile. Nasce il desiderio di dire cose molto dure nei confronti di una Società che si spaventa per qualche centinaio di migliaia di lire che verrebbe in questo caso a perdere; si tratta di una Società alla quale sono state affidate navi di miliardi. Forse l'inchiesta, ordinata a suo tempo nei confronti della Società Tirrenia per sperpero di miliardi, ha scottato a tal punto la stessa Società da indurla a risparmiare anche queste tre o quattrocentomila lire.

Per questi motivi, noi siamo nettamente contrari alla proposta di rinvio. Non si tratta, infatti, di un semplice rinvio. Le elezioni avranno luogo il 13 giugno prossimo, cioè fra tre settimane. A conti fatti, tra il rinvio alla Commissione del bilancio e il ritorno a questa X Commissione, la proposta di legge verrebbe votata ad avvenute elezioni. A questo punto, mi sembra che si dovrebbe chiaramente ammettere che non si vuole approvare il provvedimento. E non mi sembra nemmeno dignitoso che lo Stato affermi di non avere 200 milioni da mettere a disposizione per gli emigrati sardi.

Mi sembra di essere stato sufficientemente chiaro sui motivi per i quali, a nome del mio Gruppo, mi dichiaro contrario alla proposta di rinvio alla V Commissione.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Qualche chiarimento può essere utile ai fini di una serena ed obiettiva discussione. L'affermazione secondo cui vi sarebbe stata mancanza di volontà da parte del Governo è del tutto priva di fondamento ed evidentemente fatta a cuor leggero.

Non è mai accaduto in passato che siano state concesse riduzioni agli elettori sulle linee aeree, eppure io mi sono premurato di ottenere anche tali riduzioni, in modo da favorire il compito degli elettori. Ho così ottenuto uno sconto del 30 per cento sulle tariffe in vigore, con condizioni assai vantaggiose che rendono possibile a molti elettori di servirsi dei collegamenti aerei.

Ho anche fatto rendere permanente il decreto interministeriale che concede sconti del 50 per cento in occasione di consultazioni elettorali regionali e del 30 per cento per quelle amministrative.

Non mi sembra quindi che si possa parlare di mancanza di volontà.

Voglio anche far presente che in precedenza il Ministro della marina mercantile non era vincolato dalla convenzione di cui ho par-

lato. Le precedenti convenzioni erano molto più larghe e purtroppo alla fine di ogni anno finanziario si dovevano coprire tutti i *deficit* delle società di preminente interesse nazionale, con aggravii non indifferenti per il bilancio dello Stato. Fui proprio io ad eliminare questo inconveniente, stabilendo l'erogazione di un contributo *una tantum* di carattere permanente.

Ora, se la convenzione del 30 gennaio 1965 ha escluso nel modo più assoluto qualsiasi riduzione in occasione di elezioni amministrative, non si può accollare la colpa di ciò al Ministro della marina mercantile, che, oltre tutto, non era al corrente di questa iniziativa. Vi confesso infatti che soltanto ieri sera mi sono reso conto della cosa.

Che colpa può avere il Ministro della marina mercantile se nella legge in esame è stato incluso un comma che non era previsto, e cioè quello in cui si dice che le riduzioni devono essere estese anche ai trasporti marittimi da e per la Sardegna?

L'onorevole Pirastu parla di poche centinaia di milioni; vorrei sapere quanti sono gli elettori che dovrebbero recarsi in Sardegna, partendo dall'Italia e dall'estero.

PRESIDENTE. Nella relazione si parla di 150.000 unità.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Moltiplicando questa cifra per la somma che si spenderebbe *pro capite*, si raggiunge un totale di diverse centinaia di milioni.

In un bilancio come quello dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, di natura addirittura fallimentare, in cui cerchiamo di risparmiare il centesimo per far fronte alle richieste dei sindacati (recentemente è stato accordato un aumento dei premi di fine gestione), è materialmente impossibile reperire le somme necessarie per coprire una tale spesa.

Vorrei ancora dire una cosa, con tutta semplicità. Se il Parlamento approva questa proposta di legge, essa sarà trasmessa al Presidente della Repubblica che, non trovando la copertura per la spesa prevista, non firmerà il provvedimento rinviandolo alla Camera, a norma dell'articolo 74 della Costituzione.

Si vuole affrontare quest'alea? Io, per parte mia, tengo a far presente che per evitare ciò dispongo anche di un altro strumento.

PIRASTU. Ella non ha risposto alla mia obiezione riguardante i tempi.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Lei ha perfettamente ragione quando parla della scarsità del tempo a disposizione.

Ma se anche oggi la Commissione approva questa proposta di legge, essa deve essere trasmessa al Senato e in questa sede si possono verificare due ipotesi: o il Senato si avvede della irregolarità della proposta e non la approva (e il tempo è perduto egualmente), o la approva; in tal caso, come ho già detto, il progetto viene inviato al Presidente della Repubblica il quale, per prima cosa, attraverso la segreteria, guarda se c'è la copertura; non trovandola, rimanda senz'altro indietro il provvedimento che resta così inefficace.

Questa è la realtà dei fatti. Mi rendo conto che la scarsità del tempo a disposizione non permette di fare tutto ciò che si vorrebbe, ma di fronte a una così serena, spassionata esposizione dei fatti, a me sembra che non rimanga che inchinarsi alla realtà.

Non è vero che non si è fatto niente. Anche se per le linee marittime vige il divieto assoluto, posto dalla convenzione ricordata, bisogna ricordare che vi sono pur sempre le riduzioni del 50 per cento sulle linee ferroviarie e del 30 per cento su quelle aeree.

Per tutte queste ragioni io ritengo che sia legittimo, necessario ed opportuno avere il parere della Commissione bilancio sulle obiezioni da me prospettate.

BERLINGUER MARIO. Io siedo oggi qui con voi in veste di ospite, spero gradito. Non vorrei perciò dire cose dure, né fare troppe critiche, anche se il tema potrebbe giustificare e l'una cosa e l'altra.

Vorrei soltanto fare alcune considerazioni e rivolgere un appello. Io ho assunto già ieri in Aula, a nome del gruppo socialista, una ben precisa posizione, e ho fatto ciò perché è tutta la Sardegna che parla per bocca del Consiglio regionale sardo.

Ecco una prima considerazione di carattere politico, e cioè che si dirà in Sardegna che, non solo i comunisti, ma anche i socialisti (e prego i compagni comunisti di prendere atto di ciò), si sono schierati con decisione a favore di questa richiesta avanzata dal Consiglio regionale della Sardegna.

Ma vi è anche un'altra ragione che mi ha spinto a chiedere al mio gruppo una delega per partecipare a questa riunione in sostituzione del carissimo compagno Fabbri, al quale anche in questa occasione, dobbiamo rivolgere il nostro augurio.

Questa ragione, per cui sono tanto interessato al problema in discussione, è che la leg-

ge n. 453 del 1961 tenne dietro ad una proposta di legge di cui io ero primo firmatario.

Si è parlato di difficoltà per alcuni settori.

Prima di tutto la spesa. Trattandosi di una affermazione democratica di fronte ad un'isola che ha delle benemeritenze verso l'Italia, mi sembra che la spesa per la riduzione sulle linee marittime sia molto lieve per la Società « Tirrenia ». Signor Ministro, forse è il caso che io parli un po' duramente, perché detta Società ha incassato miliardi e miliardi, ed ora può essere sottoposta ad una pur lieve emorragia.

Per quanto concerne le riduzioni per il servizio aereo, ringrazio il Ministro che se ne è interessato. Mi pare però molto difficile che gli interessati scelgano questo tipo di viaggio. Inoltre il periodo coincide con i primi arrivi turistici e non sarebbe facile, di conseguenza, trovare posto in aereo.

Invito tutta la Commissione a tenere conto delle seguenti considerazioni: il Gruppo socialista è in condizioni di assumersi queste responsabilità e di battersi per esse. Il rinvio dovrà essere al massimo di due giorni, altrimenti noi porteremo nei comizi tale argomentazione, come faranno d'altro canto i colleghi comunisti, e ciò andrà a scapito di coloro che non hanno voluto accordare le richieste agevolazioni agli emigrati. Nella giornata di ieri ho affermato: è molto difficile per il nostro partito entrare in una maggioranza nel Consiglio regionale che verrà eletto in Sardegna; ma, in ogni caso, rivendichiamo da oggi la nostra posizione, e posso chiaramente affermare che faremo una polemica durissima contro gli altri partiti che non hanno compreso quanto sia grave e giusta la nostra richiesta.

SANTAGATI. In primo luogo, a mio avviso, il problema non deve essere posto nei termini in cui poc'anzi è stato prospettato. Non è una questione di bravura o di gara politica: il problema va esaminato sotto un altro profilo, che non è quello di negare agli elettori sardi che sono lontani dalla Sardegna il diritto di andare a votare (in quanto siciliano, io riconosco la importanza che l'elettorato possa andare a votare in un'assemblea regionale, che ha un indubbio significato politico), quanto quello di approfondire il problema nei suoi termini strettamente finanziari.

Se la proposta del rinvio non maschera il fine recondito di insabbiare la presente proposta di legge, essa mi trova favorevole. Se la questione ha un puro significato finanziario e tecnico, io non mi oppongo a che il rinvio abbia luogo, perché si possa procedere ad un

esame più accurato delle possibilità finanziarie dello Stato.

Qualora la richiesta di rinvio nascondesse soltanto (e pregherei il signor Ministro di affermarlo chiaramente) il fine di evitare che la proposta di legge possa essere presa in considerazione, mi dichiarerei decisamente contrario alla richiesta stessa.

DE CAPUA. Vorrei anzitutto rispondere all'onorevole Pirastu, con il quale mi sono già incontrato e scontrato durante la discussione del bilancio della marina mercantile; in occasione della quale gli ho anche dato atto di alcune manchevolezze della Compagnia « Tirrenia ».

Desidero pregarlo, in questo momento, di voler ammettere che non può usare il termine: « scorrettezza » nei confronti del Ministro Jervolino, che è venuto in questa sede a portare numerose prove del lavoro svolto.

PIRASTU. La mia affermazione è riferita al ritardo con cui si è generalmente agito.

DE CAPUA. Certo, specialmente rispetto al parlamentare che doveva venire in questa sede come relatore, il ritardo non è giustificato. Le do atto di ciò. Invece, debbo accogliere la proposta del collega Berlinguer, con la convinzione che, ove veramente si voglia arrivare ad un risultato concreto, si debba fare in modo che il provvedimento torni in discussione e sia approvato anche in meno di due settimane. Il motivo del rinvio — è evidente — non è politico, dato che il problema è esclusivamente finanziario. È stata concessa una riduzione del 50 per cento per coloro che faranno uso delle ferrovie, così come esiste una riduzione del 30 per cento sulle tariffe aeree. Si dovrà ora accertare l'incidenza causata — nei trasporti per ferrovia — dalla differenza tra il 50 per cento esistente e il 70 per cento che si desidera raggiungere: e ciò presso la competente commissione legislativa.

Comunque, signor Presidente, non si può dare inizio a mio avviso alla discussione di un provvedimento in assenza del relatore. Io mi trovo nella condizione di ignorare elementi più concreti, sia a sostegno della tesi del rappresentante del Governo, sia a sostegno della replica dell'opposizione. Quindi, sono del parere di accogliere la proposta dell'onorevole Berlinguer diretta ad ottenere un rinvio brevissimo, al massimo di due giorni.

Ritengo — infine — di dover fare due esplicite dichiarazioni a nome della mia parte politica:

La prima è una preghiera all'onorevole rappresentante del Dicastero della marina mercantile perché siano presi, con urgenza,

contatti con la Società Tirrenia per accertare eventuali possibilità — come vivamente mi auguro — di poter concedere agevolazioni anche per i viaggi, via mare, agli elettori della Sardegna che si servissero di tale forma di trasporto da e per il continente.

La seconda è una precisazione chiara, ferma al collega — mi pare di parte socialista — o ai colleghi che hanno dichiarato di « voler portare nei comizi » il problema oggi in discussione.

La mia parte non ha alcun timore di dover scendere in polemica nelle piazze della Isola, sia perché ritiene giusta la richiesta di quel Consiglio Regionale, desiderando solo che il Governo accerti concretamente le possibilità, nel *quantum* e nel *modus*, del finanziamento della proposta in discussione; sia perché — per nostra fortuna — non ritengo siano pochi i lavoratori democratici cristiani che si avvarranno delle provvidenze, che vorremo presto — mi auguro — approvare, per facilitare il loro ritorno al proprio paese per adempiere al dovere di cittadino-elettore.

A questi, elettori fedeli, desidero assicurare sin da ora — così come a tutti i lavoratori sardi emigrati in continente e all'estero — che la mia parte non ha né intendimento, né interesse di voler insabbiare la presente proposta di legge.

La mia proposta è che nel termine di due giorni il provvedimento sia perfezionato, per poter essere trasmesso al Senato.

PRESIDENTE. Prima di continuare nella discussione, sento di dover esprimere alcune precisazioni intese ad escludere la mancanza di diligenza da parte di questa X Commissione.

La proposta di legge in esame è stata assegnata a questa Commissione il 26 febbraio 1965 in sede referente. Nella seduta del 17 marzo è stata chiesta l'assegnazione in sede legislativa. Il parere della V Commissione — che, come tutti sanno, è indispensabile — malgrado le nostre ripetute sollecitazioni (che sono, del resto, controllabili), ci è pervenuto il 12 maggio. Io, a mia volta, avrei desiderato porre in discussione la presente proposta di legge il 15 maggio, ma per quel termine la proposta non era ancora stata trasferita a questa Commissione in sede legislativa, in quanto la Presidenza della Camera aveva subordinato l'assegnazione stessa al parere della V Commissione. Acquisito il parere della V Commissione, la Presidenza della Camera ha accolto il 17 maggio la nostra richiesta di assegnazione in sede legislativa. Oggi siamo al 19 maggio e la proposta di legge è già in discussione.

Circa la richiesta dell'onorevole Berlinguer, cioè che la proposta di legge venga perfezionata dalla Camera entro due giorni, non posso garantirne il concreto accoglimento, in quanto il parere della Commissione bilancio sulle comunicazioni fatteci dal Ministro Jervolino, che personalmente ritengo necessario, richiederà del tempo, tale, probabilmente, da superare il termine proposto dall'onorevole Berlinguer.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Desidero che si metta a verbale che, qualora la Commissione voti il rinvio della proposta di legge alla Commissione del bilancio, io propongo che siano chiamati i due Ministri responsabili (Ministro dell'interno e Ministro della marina mercantile) i quali risponderanno delle ragioni per le quali possono o non possono accollarsi l'onere in questione. Io non posso sostituirmi ad essi, in quanto non conosco le condizioni del loro bilancio.

Nel caso che non si volesse votare il rinvio, sarei costretto — contro la mia volontà — a chiedere la rimessione all'Assemblea della proposta di legge.

BERLINGUER MARIO. Mi pare che la dichiarazione testé fatta dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile chiarisca la situazione. Il Ministro Jervolino afferma che è necessario chiamare il Ministro dell'interno e il Ministro della marina mercantile. È tutto chiarissimo. Si tratta di obiezioni che possono essere giuste ma — perdonatemi — che vengono prospettate anche per evitare che la proposta di legge venga perfezionata nei due giorni di tempo da me auspicati. Pertanto, dichiaro di ritirare la mia proposta di rinvio.

Desidero fare un'altra dichiarazione. Io sono sardo, e pertanto agisco sempre con sincerità. Vi annuncio che noi parleremo di questo argomento in tutti i comizi, ne parleremo alle madri, in maniera che si sappia chi ha impedito ai nostri carissimi emigrati di ritornare almeno in seno alle proprie famiglie. Ne parleremo lungamente. Tenetene conto. Noi socialisti abbiamo preso, dal 1961, una posizione che ci mette proprio a parte, lontani da coloro che si sono interessati di questo provvedimento in ritardo e che in sostanza hanno tentato di respingerlo.

PRESIDENTE. Fino a questo momento nessuna parte politica si è dichiarata contraria alla proposta di legge in questione!

(Segni di generale consenso).-

MACCHIAVELLI. Desidero intervenire nella discussione, non per sostenere l'amico

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1965

e collega Berlinguer, che non ne ha bisogno e ha dimostrato tanta capacità e passione nel sostenere la propria tesi. Dirò, invece, che sono rimasto non completamente soddisfatto di una dichiarazione del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, che invece ha sollevato l'adesione di altri colleghi, circa i benefici che sarebbero stati ottenuti per il collegamento aereo, cioè la riduzione del 30 per cento. Se questo beneficio della riduzione aerea fosse intervenuto contemporaneamente alla riduzione degli altri mezzi di trasporto, esso mi troverebbe perfettamente favorevole. Ma, se alla riduzione della tariffa aerea (per la quale tuttavia apprezzo la buona volontà dimostrata dal Ministro dei trasporti) non si aggiungesse la riduzione della tariffa marittima, anche al di fuori della volontà del Ministro stesso, si darebbe l'impressione che il Governo, il Parlamento e la nostra Commissione hanno concesso agevolazioni agli elettori più abbienti, che possono servirsi del mezzo di trasporto più costoso per arrivare in Sardegna, e non alla grossa massa dei meno abbienti, che di tale mezzo di trasporto non può servirsi.

Mi rendo perfettamente conto delle perplessità e difficoltà esistenti, nonché delle questioni giuridiche e costituzionali che abbiamo di fronte. Propongo pertanto la sospensione della seduta per un'ora o mezz'ora, per dar modo al Ministro dei trasporti di convocare in questa sede il Ministro dell'interno e il Ministro della marina mercantile. Essi possono rispondere, non soltanto alla Commissione del bilancio, ma anche alla nostra Commissione. In tal modo, si potrebbe sdrammatizzare una situazione che sta diventando tesa; inoltre, ciascuno di noi raggiungerà con maggiore tranquillità la propria decisione in merito all'argomento.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ciò che lei propone non si potrà verificare che in sede di Commissione bilancio. Questa deve infatti dare esplicitamente il suo parere — a questo punto — su queste parti che, per una ragione qualsiasi, sono sfuggite alla sua attenzione. Difatti, la V Commissione ha preso in considerazione soltanto l'onere che ricadrebbe sul Ministero degli interni per i trasporti a mezzo ferrovia, e non l'altro che, a mio parere, è di gran lunga superiore. Posso affermare ciò con certezza, in quanto in quell'occasione mi trovavo presente alla seduta, dovendo io svolgere una relazione.

In sede di nuovo esame, la V Commissione dovrebbe anche ascoltare il parere del Ministro dell'interno.

E per queste ragioni che credo che un rinvio di tre o quattro ore non possa permettersi di superare l'ostacolo.

Concludendo, o si rinvia il progetto alla Commissione bilancio (e prego in tal caso il Presidente della X Commissione di inserire a verbale che noi chiediamo che siano chiamati i ministri competenti per dare le necessarie spiegazioni), o a me non resta che chiedere la rimessione in Aula della proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del Ministro Jervolino di sottoporre nuovamente alla Commissione bilancio il progetto di legge in esame.

(Non è approvata).

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo, a norma dell'articolo 40, penultimo comma del Regolamento della Camera, che la proposta di legge sia rimessa all'Assemblea.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 40 del regolamento, prendo atto della richiesta del Rappresentante del Governo e sospendo la discussione.

La proposta di legge sarà rimessa all'Assemblea.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Foderaro ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1452).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro ed altri: Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

SANTAGATI. Vorrei far presente che alle ore 10,30 è iniziata in Aula la seduta dedicata a provvedimenti che comportano l'esame di diversi emendamenti di cui molti colleghi (ed io stesso) sono firmatari.

Pregherei quindi di rinviare la discussione della proposta di legge 1452.

PRESIDENTE. Credo che il problema del rinvio della discussione sia ora intempestivo.

Ho fatto sapere in Aula che desideriamo essere avvertiti, ove occorra la nostra presenza, e proprio in questo momento mi avvertono che possiamo ancora trattenerci in Commissione.

Prego pertanto l'onorevole Santagati di ritirare, almeno per il momento, la richiesta di rinvio.

SANTAGATI. Ritiro la richiesta di rinvio.

PRESIDENTE. Il Relatore, onorevole Amodio, ha facoltà di svolgere la relazione.

AMODIO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, l'articolo 50 del codice della strada prevede che le ruote degli autoveicoli e dei motoveicoli devono essere munite di pneumatici; il regolamento poi, agli articoli 310, 311, 312, 313, 314 e 315, fissa le caratteristiche tecniche cui devono corrispondere detti pneumatici.

L'onorevole Foderaro ha ritenuto, insieme ad altri, di dover integrare detta regolamentazione con norme concernenti lo stato dei pneumatici montati su macchine in circolazione. Si tratta di un argomento pressante, di scottante attualità. Vorrei prima di tutto che gli onorevoli colleghi si rendessero conto di ciò.

Dal punto di vista tecnico, è da osservare che agli effetti della sicurezza di marcia, deleterie sono le conseguenze di una ridotta profondità degli incavi del battistrada; ridotta profondità che determina sia una minore tenuta di strada, specialmente in particolari condizioni (pioggia, neve, ghiaccio), sia una minore resistenza della carcassa alle sollecitazioni esterne (sassi, buche, ostacoli vari).

Alle alte velocità, tale vulnerabilità è (in base agli esperimenti effettuati da varie case costruttrici) anche più accentuata, sommandosi agli effetti meccanici anche quelli dinamici che provocano riscaldamento e conseguente innalzamento della pressione del pneumatico con possibilità di scoppio.

Ma anche alle velocità più moderate la sicurezza del pneumatico logoro è compromessa, essendo indebolita la sua struttura di resistenza. Le lesioni, venendo meno le difese della fascia battistrada, sono più facili ed accade spesso che esse siano invisibili all'esterno poiché possono interessare anche solo le strutture interne.

Sul rendimento del pneumatico agiscono vari fattori, alcuni accidentali (forature, tagli), altri dipendenti dal guidatore (condotta di guida, manutenzione dei pneumatici e delle sospensioni). Poiché la fascia battistrada costituisce l'elemento principale ai fini della aderenza sul terreno, ritengo utile anche qualche considerazione in merito.

Prove effettuate da case costruttrici di pneumatici, hanno stabilito che l'efficienza di un pneumatico rimane praticamente costante fino a che il consumo del battistrada si aggira

sul 50 per cento ed ha una flessibilità fino al 70 per cento. Oltre tali valori l'efficienza del pneumatico è nulla e questo diventa pericoloso.

Le prove di laboratorio e su strada effettuate dalla Dunlop, dalla Ceat, dalla Pirelli, hanno messo in evidenza che alla velocità di circa 90 chilometri orari, una ruota con battistrada liscio, montata su vettura marciante su strada bagnata, resta ferma, mentre fra strada e pneumatico si forma un sottile velo d'acqua; da ciò è possibile facilmente dedurre a quali conseguenze estremamente pericolose andrebbe incontro un veicolo avente le ruote anteriori con battistrada nelle condizioni descritte e che purtroppo possono essere attualmente le condizioni normali d'uso di un veicolo.

Qualcuno si è chiesto come si misuri la usura di un pneumatico. Tale usura si può misurare in percentuale o in millimetri rispetto alla misura degli incavi di un pneumatico nuovo. Sappiamo infatti che gli incavi dei pneumatici nuovi hanno, a seconda del tipo e della casa costruttrice, una diversa profondità, variante fra i 6 e gli 11 millimetri; per questo motivo, se misurare l'usura in percentuale o in millimetri è sostanzialmente la stessa cosa, in pratica vi possono essere valori variabili da un pneumatico all'altro.

Dall'esame della misura della profondità degli incavi di diversi pneumatici (Ceat, Pirelli, Dunlop), possiamo dedurre che sarebbe più esatto misurare l'usura in percentuale, piuttosto che in millimetri; purtroppo però l'applicazione pratica ci sconsiglia di seguire questo criterio, in quanto è evidente l'infralicio che esso recherebbe agli organi chiamati ad effettuare i controlli. Proprio di questo ho parlato ieri con un ufficiale superiore della polizia stradale che mi diceva, fra l'altro, che già da tempo i militi del suo corpo effettuano controlli sullo stato dei pneumatici, invitando (per ora semplicemente invitando) gli automobilisti a provvedere alla loro sostituzione.

In base alle considerazioni sopra esposte, ed alle accennate caratteristiche costruttive e tecniche, possiamo dire che le norme di sicurezza cui deve soddisfare un pneumatico possono essere così riassunte: non vi deve essere nessuna deformazione sui talloni, perché ove si riscontrasse, ciò significherebbe che i cerchi metallici sono indeboliti o rotti; non vi devono essere sui fianchi del pneumatico né tagli, né lacerazioni; le scolpiture (o risalti) delle fasce battistrada devono essere ancora evidenti.

È per queste considerazioni che credo di dover modificare il testo originario.

A questo punto, se me lo permettete, vi leggerò la risoluzione approvata da 15 paesi facenti parte del gruppo di lavoro del sottocomitato per i trasporti dell'O.N.U., riunitosi recentemente a Ginevra.

I requisiti di sicurezza di un pneumatico sono, secondo il comitato, i seguenti: 1) le fasce battistrada di ogni pneumatico montato su autoveicolo, filoveicolo o rimorchio devono presentare scavature su tutta la larghezza e per tutta la superficie del battistrada stesso; questa disposizione non sarà rispettata se la profondità delle scavature sarà inferiore a un millimetro; 2) tali disposizioni non si applicano se gli autoveicoli suddetti non possono, per costruzione, superare la velocità di 20 chilometri orari.

Così si esprime la relazione della convenzione di Ginevra.

Praticamente quindi anche noi ci inseriremmo in questa convenzione e per questo motivo ho creduto di dover modificare qualcosa. Ho difatti aggiunto: « I pneumatici montati su detti veicoli e sui loro rimorchi non devono tuttavia mostrare la tela della carcassa ». E poi: « Nessun pneumatico montato su autoveicoli, filoveicoli, cicloveicoli, motoveicoli e rimorchi deve presentare sulla fascia battistrada o sui fianchi lacerazioni, abrasioni o lesioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela ».

Disposizioni simili a quelle in esame si trovano anche nei codici stradali di Francia, Svizzera, Danimarca, Gran Bretagna e in quello della Germania occidentale.

Per quanto riguarda i riflessi processuali, è stata pubblicata giorni fa dalla stampa la notizia che la Corte d'appello di Firenze ha ritenuto colpevole chi venga coinvolto in un incidente automobilistico circolando con le gomme logore, definendo inoltre anormale un tale rischio, per cui le compagnie assicuratrici possono anche rifiutarsi di risarcire i danni provocati in tali condizioni.

Nonostante tutto questo, però, si chiede ancora di rinviare la discussione. A me è stato affidato l'incarico di presentare la relazione, cosa che credo di aver fatto con diligenza e precisione.

Non vedo quindi perché si debba strozzare la discussione.

Poiché io sono stato incaricato di redigere la relazione anche di altre proposte di legge contenenti modifiche da apportare al testo unico delle norme sulla circolazione strada-

le, sarei stato tentato di unificare tutta la materia.

Dato però il carattere di urgenza di questo provvedimento, che si rende estremamente necessario dato l'approssimarsi della stagione estiva (che provocherà un notevole incremento della circolazione automobilistica), e dato anche che tale provvedimento poteva facilmente essere stralciato dagli altri, mi limito a proporre al testo originario alcune modifiche di carattere tecnico.

Si è costituito presso l'A.C.I. un comitato di studio, di cui faccio parte anche io, composto di persone qualificate, che si sono riunite per discutere i problemi della circolazione.

Proprio l'altro giorno detto comitato ha discusso sul problema che è oggi all'ordine del giorno della X Commissione, problema che si pone di per sé, dato che a proposito dei pneumatici non esiste alcuna regolamentazione. La Commissione ha concluso in definitiva, proponendo le seguenti variazioni alla proposta di legge Foderaro ed altri: all'articolo 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, si dovrebbero aggiungere i seguenti commi.

« La fascia battistrada di ogni pneumatico montato su autoveicoli, ciclomotori, filoveicoli e rimorchi deve presentare ben visibili i risalti su tutta la larghezza e per tutta la superficie di rotolamento e, comunque, per un'altezza non inferiore a un millimetro in qualsiasi punto.

Le disposizioni sopradette non si applicano se gli autoveicoli, ciclomotori, filoveicoli non possano, per costruzione, superare i 20 chilometri orari; i pneumatici montati su detti veicoli, o sui loro rimorchi, non debbono tuttavia mostrare le tele della carcassa.

Nessun pneumatico montato su autoveicolo, ciclomotore, motoveicolo, filoveicolo e rimorchio deve presentare sulla fascia battistrada, o sui fianchi, lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela ».

Nella proposta degli onorevoli Foderaro ed altri non si tiene conto poi di un altro fattore di grande importanza, cioè del cerchione. Io preannuncio, quindi, anche il seguente emendamento aggiuntivo:

« Il cerchione delle ruote applicate sugli autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, filoveicoli e rimorchi non deve presentare rilevanti deformazioni soprattutto ai bordi, né crepe sul corpo del cerchione stesso ».

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1965

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FODERARO. Mi dichiaro favorevole agli emendamenti presentati dall'onorevole Amodio, benché in sostanza ripetano le disposizioni della proposta di legge originaria. La unica novità è quella di avere escluso dal provvedimento quegli autoveicoli, ciclomotori e filoveicoli che non possano per costruzione superare i 20 chilometri orari. Per questa categoria cessa, evidentemente, ogni pericolo paventato, grazie alla loro stessa velocità.

Desidero aggiungere solo pochi elementi alla relazione già svolta. In sostanza, la presente proposta di legge riguarda una disposizione che nel regolamento aveva un carattere troppo generico, dando luogo spesso a sbagliate interpretazioni sullo stato dei pneumatici, nonché ad abusi in eccesso o in difetto. Aggiungo che a mio avviso, si potrebbe essere meno severi nei confronti della categoria dei ciclomotori, essendo i pneumatici di questi ultimi meno soggetti allo scoppio. Piuttosto che escludere addirittura i ciclomotori dalla presente proposta di legge, suggerisco di stabilire per essi che la profondità degli incavi non può essere inferiore a mezzo millimetro.

In definitiva, proprio per l'incerta interpretazione che è stata data in questi ultimi tempi all'articolo 78 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, si è reso indispensabile presentare esatti criteri di valutazione sullo stato dei pneumatici.

MACCHIAVELLI. Desidero opporre un rilievo alle considerazioni espresse dall'onorevole Foderaro a proposito dei ciclomotori. Non credo che la legge debba tener conto soltanto del pericolo dello scoppio del pneumatico. Esiste l'altro, e più frequente, inconveniente dello sdruciolamento a cui proprio i ciclomotori vanno soggetti con maggiore facilità, con tante gravi conseguenze. Pertanto, sono del parere di non fare una distinzione di categoria, perché, tra l'altro, il ciclomotore, nella maggior parte dei casi, non è nemmeno assicurato. Sono convinto che una adeguata severità verso tale categoria di veicoli dovrebbe essere tenuta in considerazione. Mi dichiaro favorevole alla proposta di emendamento dell'onorevole Amodio, piuttosto che alla proposta di temperamento dell'onorevole Foderaro.

FODERARO. Devo ammettere che le osservazioni dell'onorevole Macchiavelli sono valide. Rimetto la decisione alla Commissione.

FRANCO RAFFAELE. A nome del mio gruppo, mi dichiaro favorevole alla proposta di legge. Devo osservare però, che non si è tenuto conto della differenza di fabbricazione del pneumatico. Inoltre vi è un'altra differenza, tanto più evidente quando si confrontino due categorie di veicoli a motore; ad esempio i ciclomotori e i camion. Il millimetro di profondità dell'incavo della fascia battistrada, che può già rappresentare un limite di pericolosità per la prima categoria, per i camion a rimorchio, pesanti di solito sulle 10-15 tonnellate, non è più sufficiente. A mio avviso, pertanto, non è tanto il millimetro in più o in meno di incavo che deve essere preso in considerazione, quanto il suo rapporto con la pesantezza e la velocità del veicolo.

SANTAGATI. Onorevole Presidente, io mi dichiaro favorevole in linea di massima alla proposta di legge. Ma, poiché non sono in possesso degli emendamenti proposti dal Relatore, mi riservo di intervenire ulteriormente, durante la stesura del testo definitivo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire nella discussione il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In linea di massima, onorevole Presidente, non ho difficoltà ad aderire alla proposta di legge, per quanto pensi che essa sia più una norma di natura regolamentare che una legge formale.

Vorrei, però, far presente alla Commissione che in questi giorni si è riunita a Napoli la Settimana tecnica dei trasporti, i cui lavori termineranno proprio entro la giornata odierna e che l'argomento di cui alla proposta di legge ha formato oggetto anche delle 54 memorie che sono state presentate alla detta riunione. Esprimo, pertanto, l'avviso che forse sarebbe opportuno rinviare la discussione della presente proposta di legge alla prossima settimana. Mi rimetto, comunque, alla Commissione.

SANTAGATI. Propongo di nuovo un rinvio della discussione della proposta di legge, per poter esaminare attentamente le conseguenze dell'emendamento presentato dall'onorevole Amodio.

FODERARO. Non sono favorevole alla proposta di rinvio. Sappiamo tutti che è tanto difficile portare in sede legislativa una proposta di iniziativa parlamentare. Inoltre, che io sappia, finora non un solo membro della Commissione si è dichiarato contrario alla proposta stessa. Mi pare che esistano soltanto questioni di dettaglio, che io invito i colleghi ad esporre chiaramente.

Io so che, per il motivo di cui alla proposta di legge, ogni giorno si commettono abusi e si stroncano vite umane. In considerazione anche dell'accresciuta circolazione primaverile e della imminente, ancor più intensa, circolazione estiva, credo che, di fronte a questioni di dettaglio, non debba trascurarsi l'urgenza del provvedimento. Sono pronto, peraltro, a rispondere a qualsiasi obiezione del collega Santagati e degli altri colleghi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Santagati di rinviare la discussione della proposta di legge.

(Non è approvata).

VERONESI. Esiste una discreta gamma di copertoni, che vanno da quelli dei « giganti » della strada, con incavi di dieci millimetri, a quelli minuscoli dei ciclomotori, con incavi minimi. Un copertone gigante costa intorno alle 50.000 lire; un copertone di un ciclomotore, intorno alle 2.000 lire. Non mi sembra un giusto modo di legiferare quello di adottare, per gli uni e per gli altri, le stesse regole circa la profondità degli incavi e le punizioni. Ritengo che un momento di riflessione non potrebbe portare che vantaggi.

DE CAPUA. Concordo con le osservazioni dell'onorevole Foderaro. Però, proprio perché non siano più commessi abusi, desidero soffermarmi a convalidare quanto esposto dall'onorevole Veronesi, circa l'ultimo comma dell'articolo unico. Anche io credo che sia necessario calcolare l'ammenda tenendo conto della varietà dei veicoli interessati. Secondo il disposto della legge, è punibile con l'ammenda di 20.000 lire sia il ciclomotore sia il camion con rimorchio. Ebbene, ritengo che il proprietario di camion con rimorchio potrà avere convenienza a pagare la multa pur di non cambiare i pneumatici corrosi.

Ritengo opportuno pertanto che vengano stabilite ammende adeguate e quindi differenziate secondo le diverse categorie dei veicoli a motore e proporrò di sostituire l'ultimo comma con il seguente altro:

« Chiunque circoli con un veicolo non conforme alle prescrizioni stabilite dai commi precedenti, è punito con l'ammenda:

a) per i ciclomotori e motoveicoli, da lire 1.000 fino ad un massimo di lire 5.000;

b) per gli autoveicoli, da lire 5.000 a lire 10.000;

c) per gli autoveicoli pesanti, da lire 10.000 a lire 20.000;

d) per gli autoveicoli pesanti con rimorchio, da lire 20.000 a lire 30.000 ».

Noto poi la carenza, nella disposizione, di prevenire — e quindi di punire — anche coloro che forniscano pneumatici non idonei.

SANTAGATI. Signor Presidente, poiché la mia proposta di rinvio non è stata accolta, propongo la sospensione della discussione, ricordando alla Commissione che essa si era impegnata a sospendere i lavori alle ore 11,30.

FODERARO. A questo punto si tratta solo di votare.

SANTAGATI. Faccio notare che la fretta è sempre una cattiva consigliera: in pochi minuti di discussione sono state presentate molte proposte di emendamenti. Sono d'accordo che non si debba strozzare la discussione, come dice l'onorevole Amodio. Ma noi non abbiamo la capacità di recepire in pochi minuti tutte le cognizioni, che il relatore si è formato grazie a lunghi colloqui con i tecnici sulla materia.

Faccio inoltre notare che il testo presentato dall'onorevole Amodio è diverso in gran parte dal testo dell'onorevole Foderaro: oserei dire che si tratta di un'altra proposta di legge, anche se parte dalle stesse premesse. Il testo del Relatore — abbiamo appreso — viene in parte mutuato da convenzioni internazionali, alle quali credo che l'Italia non abbia aderito. Noi, pertanto, approvando il suddetto testo, mutueremo una esperienza di diritto internazionale, che ancora lo Stato italiano non ha creduto opportuno di considerare come atto proprio. In effetti andremmo a precedere un eventuale incontro di volontà tra l'Italia e le convenzioni internazionali. Creeremo uno strumento di legge, che lo Stato italiano si troverebbe a dover considerare proprio, senza avere ancora avuto occasione di incontrarsi con gli organismi internazionali. Noi togliamo allo Stato, la capacità di libera contrattazione internazionale.

Il testo dell'emendamento proposto dal relatore, che è piuttosto complesso, contrasta, inoltre, con l'esigenza legislativa della generalità e della tassatività delle disposizioni. A mio avviso, quanto appare nell'emendamento potrebbe formare oggetto di un regolamento da parte degli organi amministrativi competenti. Io sono sempre contrario a trasferire nelle norme di legge eccessive disposizioni, che si prestino poi a complicate interpretazioni di natura giuridica.

Per quanto riguarda le disposizioni di cui l'onorevole Amodio si è fatto promotore, pertanto, dichiaro di preferire il testo originario della proposta di legge Foderaro ed altri.

FODERARO. Io preferisco il testo dell'onorevole Amodio.

SANTAGATI. Il testo dell'onorevole Foderaro è più generico e si presta meglio ad una esigenza legislativa. Esso fornisce un concetto accessibile al legislatore, ad esempio, con l'affermazione: « sia chiaramente visibile », in riferimento al disegno della fascia battistrada, e con l'altra: « La profondità degli incavi non può essere comunque inferiore ad un millimetro ».

Circa il secondo e il terzo comma dell'emendamento Amodio (« Le disposizioni sopra dette non si applicano se gli autoveicoli, ciclomotori, filoveicoli non possano, per costruzione, superare i 20 chilometri orari; i pneumatici montati su detti veicoli sui loro rimorchi non debbono tuttavia mostrare le tele della carcassa.

« Nessun pneumatico montato su un autoveicolo, ciclomotore, motoveicolo, filoveicolo o rimorchio deve presentare sulla fascia battistrada o sui fianchi, lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela »), dichiaro di preferire la formulazione della proposta di legge Foderaro, che è la seguente: « Non possono essere posti in vendita, né usati, pneumatici che non rispondano ai suddetti requisiti, o che presentino danni o lesioni alle tele ».

Infatti, mi pare di avere udito dalla viva voce del Relatore Amodio che anche nel testo dal quale egli ha mutuato il proprio emendamento, si parla semplicemente di lesioni, danni, o al massimo di lacerazioni, e non si parla mai di « abrasioni ». Tale espressione mi pare poco ortodossa, usata nei confronti di un copertone.

Per quanto riguarda la parte tecnica della proposta di legge, preferisco il testo Foderaro, che mi sembra più sintetico e valido ai fini legislativi.

Un altro problema riguarda la parte giuridica, delle ammende. Non è un problema tanto semplice. Innanzitutto, ogni pena deve essere equa, cioè commisurata alla lesione del bene giuridico che essa produce. Non so quale differenza possa esservi tra l'entità del danno prodotto dallo scoppio del copertone di un ciclomotore e quella del danno prodotto da un copertone di grossa mole.

Benché nel testo non appaia, è chiaro che la proposta di legge, oltre a tutelare la sicurezza dei cittadini, vuole tutelare anche altri interessi. Basti pensare che, una volta approvata la legge, molti copertoni dovranno andare in disuso, e moltissime persone saranno costrette a comprarne di nuovi. È

chiaro che altri interessi nascono, collegati alla proposta di legge. Ci si batte, mi pare, anche per l'incremento di una determinata attività di certe ditte e aziende che trarranno indubbi vantaggi dall'approvazione della proposta di legge...

FODERARO. Voglio che risulti dal verbale la falsità di questa affermazione! Autore del provvedimento è l'Automobil Club di Italia!

SANTAGATI. Non si tratta di falsità. È una obiezione matematica: è vera la circostanza.

FODERARO. L'obiezione è infondata. L'Automobil Club d'Italia ha tutto l'interesse di proteggere gli automobilisti.

SANTAGATI. Quando si ritirano dalla circolazione milioni di copertoni, è chiaro che se ne debbano produrre dei nuovi. È una logica deduzione, che scaturisce dall'approvazione della proposta di legge. Ma non è questo che per ora mi interessa. Io stavo affermando un'altra cosa. Non sono affatto contrario al provvedimento. Anzi, do la preferenza al suo testo...

Per quanto riguarda la parte giuridica, dicevo, le cose non sono tanto semplici come appaiono. Anzitutto, non vi sarebbe equità della pena, poiché vediamo che l'ammenda stabilita si applica per qualsiasi tipo di copertone. Bisogna guardare, poi, anche le conseguenze dell'ammenda stessa. Non dimentichiamo le disposizioni esistenti nel Codice di procedura penale a proposito della competenza. Vero è che esiste la oblazione. Ma c'è chi preferisce affrontare il magistrato. Una volta emesso il decreto penale, si dovrebbe poter fare l'opposizione; ma ciò dipende dalla misura della pena. La disposizione della proposta di legge è messa « a cavallo » tra quelle disposizioni che non consentono una vera e propria opposizione; per cui, si deve andare a ricorrere in Cassazione. Chi abbia un pneumatico logoro (suscettibile di portare un certo pericolo alla sicurezza, ma senza tuttavia aver commesso infrazioni tanto gravi da essere punito) è da noi messo in condizioni di doversi necessariamente rivolgere alla Corte di Cassazione per ottenere l'eventuale contrasto ad una sentenza pretoriale consequenziale ad un decreto penale.

Valutiamo questo elemento, onorevoli colleghi. L'emendamento De Capua non risolve che in parte il problema. Più si abbassano le pene, meno si può ricorrere in appello.

Il Ministro dei trasporti ha accennato ad una commissione che ha esaminato a Napoli, durante questa settimana, i problemi in

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 MAGGIO 1965

questione. Mi è stato, inoltre, riferito che in seno alla Commissione giustizia viene oggi esaminata una proposta di legge che comporterebbe un cambiamento e una depenalizzazione in certi settori.

Io credo che, in presenza di tali validi argomenti, un rinvio di alcuni giorni nella discussione della proposta di legge, permetterebbe alla Commissione di acquisire elementi nuovi e di giudicare la proposta di legge con maggiore serenità e approfondimento di cognizioni.

VERONESI. Pur confermando la nostra piena adesione alle finalità di questa proposta di legge, voglio far presente che è la prima volta che essa viene sottoposta al nostro esame; credo quindi di poter dire che preferirei poterla studiare con calma, senza per questo essere accusato di ostruzionismo.

Vi sono alcune cose che mi lasciano perplessi. Ad esempio, come si può votare con tranquillità quando il relatore ci ha detto che la profondità degli incavi di un pneumatico nuovo può variare da 6 a 11 millimetri, e che il margine di sicurezza sussiste finché il consumo non abbia superato il 70 per cento di detta misura?

Fatti i debiti calcoli, la misura necessaria perché non vi sia pericolo risulta essere di 4,4 millimetri di battistrada; al di sotto di questa misura quindi, si dice, non c'è sicurezza; ma nello stesso tempo permettiamo che si circoli anche con battistrada ridotti soltanto a un millimetro.

Inoltre, per non creare situazioni di favore, credo sarebbe opportuno introdurre una distinzione, ad esempio, fra mezzi leggeri e pesanti (come dice il nostro codice); difatti non sarebbe giusto, a mio avviso, porre sullo stesso piano i motoveicoli, gli autoveicoli, gli autocarri leggeri e quelli pesanti. Se la misura di un millimetro può essere sufficiente per i primi tre, non può certo esserlo per la quarta categoria elencata.

Per questi ultimi, infatti, la profondità degli incavi deve essere ben maggiore, per-

ché si deve anche tener conto del loro peso. Forse potremmo essere ancora più tranquilli se elevassimo addirittura il minimo di profondità consentito per tutte le categorie.

Un'altra precisazione vorrei farla a proposito dell'ultimo comma, quello riguardante le ammende.

In questo comma si parla genericamente di « chiunque circoli con un veicolo », comprendendo quindi sia chi circola con una moto (che ha due ruote), sia chi circola con un autotreno con rimorchio (che può avere fino a 26 ruote).

Ma la multa va calcolata in base al numero delle ruote avariate o no? Ecco una distinzione da fare. Perché se il numero delle ruote non entra nel calcolo, chi ne ha 26 in cattivo stato sullo stesso mezzo troverà molto più conveniente, probabilmente, pagare più volte una multa di 20.000 lire, piuttosto che cambiare l'intero treno di gomme.

Quindi a me sembra che, mentre c'è una certa severità (forse anche eccessiva) nei confronti dei piccoli mezzi, vi sia al contrario troppa tolleranza nei confronti di quelli grandi, o pesanti che dir si voglia.

Concludendo, vorrei quindi che si chiarisse, se la multa va pagata per ogni pneumatico inefficiente, o per ogni veicolo circolante che monti uno o più pneumatici il cui livello di sicurezza sia al di sotto di quello minimo consentito.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, e dato anche che in Aula è richiesta la nostra presenza, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta è tolta.

La seduta termina alle 12,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI