

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XLV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 GENNAIO 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	459
Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Trasporto di persone sugli autoveicoli (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2413)	459
PRESIDENTE	459, 461, 465
AMODIO, <i>Relatore</i>	460
CAVALLARO NICOLA	461
DE CAPUA	463
DI PIAZZA	464
FRANCO RAFFAELE	461
GATTO VINCENZO	464
GONELLA GIUSEPPE	461
MACCHIAVELLI	461
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	465
MARCHESI	465
SPECIALE	461, 463

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Viale.

Seguito della discussione del disegno di legge; Trasporto di persone sugli autoveicoli (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2413).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Trasporto di persone sugli autoveicoli » (2413).

Ricordo brevemente ai colleghi i precedenti del provvedimento. Esso è stato approvato dalla II Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 maggio 1965. La nostra Commissione ne ha iniziata la discussione nella seduta del 14 luglio 1965, nel corso della quale si è avuta la illustrazione del Relatore Amodio, che, pur favorevole agli scopi del provvedimento, ha proposto due emendamenti, agli articoli 1 e 2. La nostra Commissione ha rimesso il disegno di legge all'ordine del giorno delle sedute del 16 luglio e del 27 ottobre 1965, senza però poterlo discutere, essendo involontariamente assente il Relatore.

L'onorevole Amodio presenta oggi due nuovi emendamenti al testo del disegno di legge, sostitutivi di quelli da lui stesso proposti il 14 luglio.

La seduta comincia alle 9,30.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Prima di dare la parola all'onorevole Amodio, che ha chiesto di illustrare i suoi nuovi emendamenti, ritengo opportuno dare lettura di questi ultimi (per altro già distribuiti a tutti gli onorevoli Commissari) e di quelli proposti il 14 luglio.

Il 14 luglio il Relatore proponeva di sostituire l'articolo 1 con il seguente altro:

« Chiunque circoli con un autoveicolo che trasporti un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione o indicato nel Decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di cui al comma seguente, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila. Sulle autovetture, sugli autoveicoli per trasporto promiscuo e sugli autoveicoli per trasporto non contemporaneo di persone e di cose, è consentito il trasporto in soprannumero di due ragazzi di età inferiore agli anni dieci.

« Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile stabilirà con proprio decreto il numero massimo di persone trasportabili sugli autoveicoli già immatricolati all'atto della entrata in vigore della presente legge; per gli autoveicoli successivamente immatricolati esso verrà determinato in sede di omologazione e di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e dovrà risultare dalla carta di circolazione ».

Egli proponeva, anche, di sostituire il primo periodo dell'articolo 2 con il seguente altro:

« Qualora la contravvenzione di cui al precedente articolo sia commessa adibendo abusivamente il veicolo ad uso di noleggio con conducente o ad uso pubblico per trasporto di persone, non è ammessa l'oblazione ».

Ora, invece, il Relatore propone di sostituire l'articolo 1 con il seguente altro:

« Chiunque circoli con una autovettura, anche se adibita ad uso promiscuo, che trasporti un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione o indicato nel decreto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di cui al comma seguente, è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000. È consentito il trasporto in soprannumero di 2 ragazzi di età inferiore agli anni 10.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile stabilirà con proprio decreto il numero massimo di persone trasportabili sugli autoveicoli, già immatricolati all'atto della entrata in vigore della presente legge; per gli auto-

veicoli successivamente immatricolati esso verrà determinato in sede di omologazione e di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e dovrà risultare dalla carta di circolazione.

Tali disposizioni si applicano anche agli autoveicoli destinati al trasporto non contemporaneo di persone e di cose ».

All'articolo 2 propone di sostituire le seguenti parole del primo comma: « ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea », con le altre: « ad uso di noleggio con conducente o ad uso pubblico per trasporto di persone ».

AMODIO, *Relatore*. Poiché cortesemente il Presidente ha riassunto la storia del disegno di legge al nostro esame, ricorderò brevemente l'oggetto del provvedimento, che è, a mio avviso, di notevole importanza. Il trasporto sulle autovetture di un numero di persone superiore a quello stabilito in sede di omologazione del trasporto comporta, non solo una limitazione della visuale, ma altresì una diminuzione della stabilità del veicolo e la insufficienza del sistema frenante.

Diamo atto al Governo della presentazione di questo provvedimento fin dal 1963. Esso ha subito al Senato un iter piuttosto lungo, fino alla formulazione in cui è pervenuto a noi e che io, già nella mia relazione del 14 luglio, ho proposto di modificare. Ora, ritengo opportuno sottoporre all'approvazione della Commissione un nuovo testo degli emendamenti. Nell'emendamento, presentato nel luglio, sostitutivo dell'articolo 1, era detto: « Cinque circoli con un autoveicolo »; in quello che presento ora è, invece, detto: « Chiunque circoli con una autovettura »: Nella categoria degli autoveicoli è compreso anche il mezzo pubblico di servizio di linea, cioè anche gli autobus in servizio urbano. Dopo più attente osservazioni, ho potuto constatare che tale categoria è già disciplinata dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822. Non mi rimane, quindi, che rivolgere vivissime raccomandazioni al rappresentante del Governo affinché, in sede di approvazione disciplinare per le concessioni delle autolinee di servizio, ricordi, l'applicazione della norma già esistente.

Continuamente si pongono alla nostra attenzione incresciosi episodi di vetture sovraccariche di persone. Ricordo quello del 15 agosto, avvenuto a Potenza, e quello di un mese fa, avvenuto a Santa Maria Capua Vetere, in cui si sono lamentate numerose vittime: 12 persone sono morte a Santa Maria Capua Vetere, perché sull'autovettura adibita al traspor-

to di 8 persone ce n'erano 15. Questo è il motivo sostanziale del provvedimento di iniziativa governativa. Ma va anche considerato che esso tende altresì alla repressione degli abusivi, cioè di coloro che evadono l'erario e contravvengono alle norme; essi, trasportando passeggeri in concorrenza con gli autobus adibiti a servizio di persone, possono trovare convenienza economica nella riduzione dei prezzi previsti per il trasporto delle persone, aumentando il numero dei trasportati.

Ritengo che, emendato negli articoli 1 e 2 secondo le modifiche da me proposte, il testo del disegno di legge possa essere approvato dalla Commissione.

Aggiungo che sarò lieto di accogliere ulteriori suggerimenti da parte dei colleghi; e di rispondere alle osservazioni che eventualmente vorranno rivolgermi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CAVALLARO NICOLA. Mi dichiaro pienamente favorevole al provvedimento al nostro esame, il quale mira a risolvere due problemi, il primo, relativo al numero delle persone trasportate sulle autovetture, il secondo, relativo alla repressione degli abusivi. Concordo sull'entità delle ammende e sulla determinazione del numero delle persone che debbono viaggiare sulle autovetture!

Mi dichiaro favorevole, infine, anche agli emendamenti presentati dal Relatore.

MACCHIAVELLI. Do la mia adesione al nuovo testo degli emendamenti presentati dal Relatore, che a mio avviso migliorano notevolmente, sia il testo preparato dal Governo, sia quello approvato dal Senato. In tal modo, viene esplicita più adeguatamente la volontà della tutela dell'incolumità delle persone trasportate, anche in relazione al fenomeno degli abusivi, che sta dilagando in maniera impressionante e sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo in modo particolare.

Ritengo poi che, anche dal punto di vista tecnico-giuridico, i nuovi emendamenti migliorino il testo precedente. Difatti, il nuovo testo prevede più ipotesi che non il precedente.

C'è chi sostiene la necessità di un ulteriore inasprimento delle pene, con l'introduzione anche di provvedimenti restrittivi della libertà personale. A mio avviso, però, non credo sia opportuno introdurre in questo momento pene così severe, tanto più che, anche con l'attuale testo — essendo prevista in alcuni casi l'impossibilità di conciliazione amministrativa (in caso di servizio pubblico abusivo) —

si può pensare ad una efficace opera di prevenzione e repressione.

Il mio gruppo esprime quindi parere favorevole al nuovo testo proposto dal Relatore.

GONELLA GIUSEPPE. Concordo con le osservazioni del Relatore, e sono convinto che il nuovo testo meglio serva a realizzare la tutela perseguita dalla legge.

Desidero fare una sola osservazione in relazione all'entità delle pene previste. Poiché non nutro alcuna fiducia nell'autodisciplina, dei conducenti italiani e poiché non credo che, dato il poco valore che si attribuisce oggi al denaro, le somme di 25 mila e anche di 100 mila lire previste, siano sufficienti a porre un freno agli abusi, ritengo che si dovrebbero elevare i limiti, e il minimo e il massimo, delle pene.

Sappiamo tutti che il sovraffollamento della vettura provoca molti inconvenienti: la diminuzione della visibilità, della stabilità e della capacità frenante della vettura. Questi inconvenienti provocano ogni giorno gravi sciagure.

Credo quindi che, senza ricorrere per il momento a provvedimenti restrittivi della libertà personale, sarebbe opportuno elevare il minimo a 50 mila lire ed il massimo a 150 mila lire, tenendo presente anche il fatto che, nella maggioranza dei casi, la sanzione viene comminata in base al minimo previsto.

Faccio quindi proposta di elevare, rispettivamente, da 25 mila a 50 mila e da 100 mila a 150 mila lire il limite minimo e quello massimo delle ammende.

PRESIDENTE. Devo avvertire i colleghi che, ove l'emendamento proposto dall'onorevole Gonella venisse accolto, dovremmo rimettere il disegno di legge alla Commissione giustizia che dovrebbe esprimere il suo parere su di esso.

FRANCO RAFFAELE. Vorrei che ci fosse chiarito in base a quali criteri verrà stabilito il numero delle persone che possono viaggiare su ciascun tipo di autovettura. La conoscenza di tali criteri è necessaria perché, ad esempio, potrebbe anche avvenire che una autovettura di piccola cilindrata, come una Fiat 500, potrebbe essere omologata per il trasporto di due sole persone, più due bambini di età inferiore ai 10 anni.

Vorremmo, quindi, in definitiva, sapere se la capacità di trasporto delle autovetture verrà stabilita in base al peso delle stesse o al peso dei trasportati o alla velocità della vettura o alla capienza di essa, ecc.

Noi non possiamo sottoscrivere una cambiale in bianco, in quanto il problema della

repressione dei trasporti abusivi è, sì, importante, ma non va dimenticato che vi sono anche molte famiglie di lavoratori che non possono permettersi vetture molto capienti e che devono quindi trasportare con quelle in loro possesso anche i figli, a volte in numero maggiore di quello previsto dalla norma.

Sono inoltre contrario alla proposta dell'onorevole Gonella tendente ad elevare le pene previste; vorrei, invece, che si introducesse un principio di differenziazione dell'ammenda, sul tipo di quello adottato nel provvedimento relativo ai pneumatici. Bisogna tenere presente che, presumibilmente, il proprietario di una piccola cilindrata ha un reddito molto inferiore a quello del proprietario di un'automobile molto più grande: dovrebbero essere pagate somme differenti e proporzionate ai loro redditi.

Concludo piuttosto, affermando che sarebbe necessario, ed anche molto più costruttivo, affrontare il problema della riforma del codice della strada nella sua organicità e non con singole leggine che, frazionando il problema, non portano nessun contributo alla sua soluzione.

SPECIALE. Ho avuto già occasione, quando abbiamo iniziato l'esame di questo provvedimento, di esprimere le mie perplessità in merito ad esso.

Debbo dire che, nel frattempo, i miei dubbi non sono diminuiti e che le mie perplessità sono, se mai, aumentate. Questo provvedimento, a mio giudizio, non risolve il problema: inasprire le penalità non ha mai eliminato il fenomeno delle violazioni. Dobbiamo andare più a fondo e ricercare i motivi per cui accade che la gente trasporti sulle autovetture più persone di quel che dovrebbe, e che esista in Italia il fenomeno degli abusivi. Bastano queste disposizioni per risolvere l'uno e l'altro problema? Consentitemi di esprimere ancora una volta le mie più forti perplessità sui mezzi che nel provvedimento in esame vengono indicati.

Io credo che questi problemi, affrontati in questa leggina con una visione parziale, rientrano in un fenomeno più generale. Il trasporto delle persone in numero superiore al limite di sicurezza è solo in rapporto ad un elemento soggettivo? Questa volontà di trasgredire alle norme di prudenza non è forse anche in rapporto al tipo di autovetture che l'industria fornisce al mercato e che la gente deve obbligatoriamente acquistare, non avendo altra scelta?

Lo stesso dicasi per quanto riguarda gli abusivi: perché esiste questa « piaga »? E per-

ché essa dilaga soprattutto — ma non solo — nel Mezzogiorno? Il fenomeno dilaga perché i servizi pubblici non sono adeguati: lo spettacolo di autobus e filobus che viaggiano con passeggeri stipati come sardine è ormai conosciuto da tutti ed in tutti i paesi; anche i servizi suburbani non sfuggono a questi inconvenienti, malgrado le lamentele.

Io penso che dobbiamo affrontare i due problemi, o meglio questi aspetti particolari di un problema generale, in un contesto valido. E allora dobbiamo cominciare a rivedere dalle fondamenta la produzione delle autovetture in Italia. A quali criteri essa risponde? Ad un criterio di salvaguardia dell'interesse pubblico, dell'incolumità pubblica, o non, invece, a criteri meno generali e più particolari? Così, anche per quanto concerne la questione degli abusivi, c'è da affrontare il problema dell'insufficienza dei servizi pubblici, come ho già detto più sopra, e, inoltre, da rivedere alcune norme di legge che limitano, a mio giudizio, in maniera non più adeguata alla realtà, il potere dei comuni e, in genere, delle amministrazioni locali nel settore.

Noi sappiamo cosa significhi avere una licenza di noleggio, per taxi, eccetera: i fenomeni di Torino sono indicativi a questo proposito. La situazione, anche al solo lume del buon senso, avrebbe richiesto una particolare applicazione della norma restrittiva vigente; invece, ci sono interessi tali che quella norma, già in se stessa restrittiva, viene applicata con criteri ancor più restrittivi. Ed ecco il fenomeno degli abusivi, che si verifica soprattutto nei settori dei cosiddetti « pendolari », cioè, nelle borgate e nei paesi intorno alle grosse città. Esistono, invero, altri aspetti del problema, come, per esempio, il fatto che gli abusivi sfuggono alle tasse. Ma possiamo preoccuparci di perseguire il povero « diavolo » disoccupato che gestisce questo rischioso servizio, mentre poi lasciamo gli altri fare il proprio comodo?

La conclusione cui voglio arrivare è la seguente: dobbiamo affrontare questo problema in un contesto più generale.

Dobbiamo forse continuare ancora ad andare avanti con le vecchie norme che traevano la loro ispirazione da una società diversa e da una realtà diversa? Oggi l'Italia è cambiata, ma le leggi no. Vogliamo continuare, anche in questo specifico settore, per una strada che non può portare alla soluzione del problema?

Noi non siamo contrari a coloro che desiderano difendere l'incolumità pubblica sulle strade, e, come tutti, desideriamo che tutti

possano arrivare tranquillamente, sani e salvi, alla loro meta.

Nonostante questo, però, o forse proprio per questo, esprimiamo il nostro più profondo scetticismo circa la possibilità di sanare la situazione attuale con queste norme che voi invece considerate un vero toccasana. Noi crediamo che il disegno di legge oggi in discussione potrà avere una certa efficacia solamente se verrà inquadrato in un contesto più generale di riforma totale del codice della strada nelle sue parti oggi meno efficaci.

È per queste considerazioni che, a nome del mio gruppo, esprimo parere contrario al disegno di legge in esame.

DE CAPUA. Desidero esprimere il mio parere, s'intende a titolo personale, sul disegno di legge di cui oggi ci occupiamo.

Al collega Speciale vorrei dire che, anche se sono d'accordo con lui nel non ritenere questo provvedimento un toccasana, ho rilevato nel suo intervento una palese contraddizione: dopo aver criticato a fondo il provvedimento, il nostro collega ha concluso con l'affermazione di desiderare la massima sicurezza per l'utente della strada. « Desideriamo difendere l'incolumità pubblica sulle strade... desideriamo che tutti possano arrivare sani e salvi alla meta... ma crediamo che il disegno di legge in discussione potrà avere una certa efficacia solo se inquadrato in un contesto di riforma del codice stradale ».

Concordo invece, nella sostanza, con l'affermazione dell'onorevole Gonella a proposito dell'insufficienza dell'ammenda, rispetto all'interesse dei cittadini di veder salvaguardata la propria e l'altrui vita.

Tuttavia, riconoscendo la validità delle osservazioni del Presidente a proposito della possibilità di procrastinare ancor più l'approvazione del provvedimento presentando emendamenti che riporterebbero il disegno di legge alla Commissione giustizia per il suo parere, mentre se ne invoca l'urgenza della approvazione, preferisco non insistere ed accontentarmi dell'ammenda quale essa attualmente è prevista.

Per rispondere a chi si è lamentato del fatto che non sia stata fissata un'ammenda proporzionata ai diversi tipi di autoveicoli, basterà far osservare che la possibilità di decidere e comminare una qualunque multa fra il minimo di 25 mila lire ed il massimo di 100 mila lire, consentirà al giudice di graduare i suoi interventi tenendo anche presente la consistenza economica del colpevole e il tipo di autoveicolo in discussione. Tanto più che il danno che può essere provocato da

una vettura di grande cilindrata per lo più risulta più grave di quello provocato, generalmente, da una utilitaria.

I colleghi di parte comunista hanno accennato con accenti patetici a quelli che loro chiamano i « poveri diavoli disoccupati »; ma, premesso che non è solo la loro parte ad essere a conoscenza del grave problema della disoccupazione — sotto tutti gli aspetti — vorrei dire che è evidente che un qualsiasi « povero diavolo », anche se disoccupato, non ha alcun diritto di danneggiare il prossimo o se stesso con una condotta contraria alla legge. È evidente quindi che non ci si può certo venire a chiedere di legalizzare, in un certo qual modo, un abuso, in quanto ciò noi non vogliamo e non dobbiamo nemmeno far chiedere da altri.

SPECIALE. Io non volevo chiedere la legalizzazione di un abuso, ma semplicemente una modifica delle norme che costringono a commettere questi abusi.

DE CAPUA. Io spero — anzi sono certo — onorevole collega, che lei, dovendo scegliere tra « un povero diavolo » aduso a violare la legge e « altro povero diavolo » che perde la vita in conseguenza di quel fatto che costituisce la violazione della legge, riterrà di doversi schierare dalla parte del secondo cittadino. Perciò, tenendo presente la sua interruzione, mi permetto di suggerire di voler presentare una nuova, successiva proposta di legge che noi siamo pronti ad esaminare con la massima attenzione. Questo disegno di legge intanto va approvato perché costituisce, comunque, un primo passo in avanti, in quanto servirà a ricordare a coloro che violano la legge che essi compiono tali atti anche a loro rischio e pericolo, in quanto, se scoperti, potranno essere costretti a pene di una certa entità.

Se non si permette a questa legge di giungere in porto si cade nell'assurdo di non voler fornire ai cittadini rispettosi della legge un mezzo di difesa contro coloro che, non rispettando la legge, si ritengono completamente liberi, in una concreta occasione, di poter arrecare alle persone oneste ogni eventuale danno immaginabile, sino alla perdita del più grande bene umano che è la vita.

In altre parole si potrebbe rilevare all'onorevole Speciale ed alla sua parte politica che egli giunge a patrocinare quasi il seguente assurdo: nessuna tutela o difesa per chi osserva la legge, quasi piena giustificazione per chi non la osserva. E ciò potrebbe significare la nostra decisione, onorevoli colleghi, negando la nostra approvazione alla legge.

In conclusione, mi permetto di raccomandare alla Commissione il voto favorevole al provvedimento, anche se esso possa e debba rappresentare un punto di partenza per una ulteriore opera di perfezionamento della materia: sono profondamente convinto che il problema degli abusivi non possa risolversi consentendo ulteriore proroga agli abusivi stessi.

Mi dichiaro quindi favorevole alla proposta di legge con il proposito di voler dare con questo voto soprattutto garanzia alla incolumità generale dei nostri concittadini e fermamente respingendo l'idea di voler tendere ad inferire su taluni di essi, e tanto meno di voler assecondare e tutelare i servizi pubblici — per i quali pure vi sono limiti al numero dei trasportati — rispetto a quelli privati.

GATTO VINCENZO. Desidero esprimere le mie riserve su questo provvedimento, ponendo anzitutto in risalto che, anche ad un esame superficiale, appare come in esso vi sia una profonda disarmonia fra il primo ed il secondo articolo. Non si capisce, cioè, se si tratta di una norma intesa a tutelare l'incolumità pubblica o non, piuttosto, di un provvedimento il cui unico scopo è quello di colpire gli abusivi.

Ed è proprio in questa incertezza sugli scopi del provvedimento che noi basiamo la nostra opposizione. Se, infatti, si intendesse tutelare l'incolumità pubblica, allora tale provvedimento sarebbe del tutto inadeguato e dovremmo, invece, porre mano alla generale ed indispensabile riforma dei trasporti pubblici; se, invece, intendessimo inferire un duro colpo all'attività dei trasportatori abusivi, non otterremmo altro che di aggiungere alle numerose sanzioni pecuniarie che essi accumulano, anche un periodo forzato di disoccupazione.

Tra l'altro, è piuttosto discutibile il criterio con cui verrebbe revocato, per un certo periodo, il certificato di agibilità del mezzo: tale operazione, compiuta con un atto di carattere amministrativo, sarebbe sempre sottoposto al giudizio di un magistrato; per cui si potrebbe giungere all'assurdo di una revoca della licenza, disposta con atto amministrativo per un periodo di alcuni mesi, ai danni di un trasportatore che magari viene, poi, riconosciuto dal giudice innocente (dopo, però, essere stato costretto all'inattività per lungo tempo).

Credo quindi che sarebbe opportuno limitarci, in questa sede, ad un inasprimento delle pene per coloro che trasportano un numero eccessivo di persone, pur con tutti i criteri

cautelativi di cui ha parlato l'onorevole Franco.

Io vorrei, però, fare un esempio opposto al suo: poniamo il caso che le autorità competenti stabiliscano che la Fiat 500 può trasportare non due, ma quattro persone (è prevedibile che la stessa Fiat farà di tutto per ottenere una concessione del genere); in tal caso, secondo il disegno di legge di cui ci stiamo occupando e le modifiche proposte dal Relatore, in quella piccola vettura potrebbero essere trasportate ben sei persone, in quanto sarebbero consentiti, oltre al numero indicato sul certificato di omologazione, altri due bambini di età inferiore ai 10 anni. Ma, allora, noi abbiamo abbandonato lo scopo della garanzia dell'incolumità pubblica!

Circa il problema degli abusivi, riteniamo veramente di poter fare qualcosa nella direzione invocata dai trasportatori legali? Veramente si ritiene in questo modo di eliminare l'abusivismo nel settore? Non ignoriamo queste cose: noi siamo espressione di interessi reali della nostra società. L'abusivismo nasce da condizioni di carattere economico e sociale. Spesso il « disoccupato » è addirittura un tassista, che esercita questa sua attività di fatto da decenni. Orbene, il problema si inserisce in una ben precisa condizione di carattere sociale. In alcune zone del Mezzogiorno l'abusivo è l'unico trasporto pubblico esistente in una determinata collettività. E noi riteniamo forse con questa leggina di poter agire su tale terreno? Potrei superare le mie perplessità, qualora mi trovassi di fronte ad una leggina organica, valida per tutti, senza disparità nemmeno nella erogazione della pena: il cittadino privato che trasporti un numero di persone superiore al consentito, secondo questo provvedimento, è punito meno severamente dell'abusivo che trasporti lo stesso numero di persone.

In conclusione, esprimo le mie riserve circa l'opportunità della approvazione del presente disegno di legge.

DI PIAZZA. Certamente, proponendoci di approvare il disegno di legge, agiamo con il proposito di dare garanzie ai cittadini italiani, e non con lo scopo di colpirli o di inferire su di essi. Non comprendo il tipo di argomentazioni espresse dai colleghi comunisti e social-proletari. Perché volersi riferire ad uno stato sociale ed a una situazione economica depressa, a proposito di un provvedimento quale quello che stiamo esaminando? Bisogna vedere come esso cerca di garantire la incolumità dei cittadini italiani. Il disegno di legge contempla la situazione, non solo rispet-

to agli abusivi, ma anche a qualsiasi cittadino che trasporti sulla sua macchina un numero di persone maggiore di quello previsto dalla legge e dalla carta di circolazione. A nostro avviso, il fatto che sia previsto un aumento dell'ammenda nei confronti di chi non si attiene alla legge non può che frenare l'abuso, che oggi viene fatto, nel trasportare un numero maggiore di persone, rispetto alla particolare potenza della macchina che il cittadino possiede. Se, poi, è previsto il ritiro della licenza con atto amministrativo per coloro che esercitano un servizio abusivo, non posso non ricordare che a volte queste macchine — che possono trasportare dalle cinque alle sei persone — sono cariche di dieci persone, pigiate come sardine.

Noi tutti comprendiamo che questo fatto aumenta la pericolosità e che la incolumità pubblica è messa in continuo e permanente pericolo. Non si tratta, pertanto, di tutelare i servizi pubblici rispetto a quelli privati, bensì di evitare tali abusi, che compromettono l'incolumità dei cittadini.

Per questi motivi, siamo d'accordo sulla utilità del provvedimento. Non sono invece favorevole alla proposta dell'onorevole Gonnella, diretta ad aumentare le ammende previste. Concordo, d'altra parte, circa l'opportunità di differenziare le ammende, cioè circa la discrezionalità che può essere data al magistrato, a seconda del tipo di macchina o del conducente che dovrebbe essere colpito per le infrazioni commesse.

Per tali ragioni, a prescindere dalle considerazioni di carattere economico-sociale che sono state qui riecheggiate a mio giudizio fuori luogo, noi esprimiamo parere favorevole sul disegno di legge, per il quale — aggiungo — non crediamo opportuno procedere ad un rinvio.

MARCHESI. Chiedo al Presidente di accordare un rinvio di quindici giorni per la conclusione della discussione sul disegno di legge. Ho personalmente bisogno di controllare, presso l'Ispettorato centrale della motorizzazione civile, alcuni dati importanti che permetteranno al mio gruppo di prendere una decisione definitiva.

PRESIDENTE. Personalmente non sono alieno dall'accogliere la richiesta dell'onore-

vole Marchesi di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge. Sento il dovere di ricordare, tuttavia, che il provvedimento è molto atteso.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non ho difficoltà ad aderire alla proposta di rinvio: personalmente, sono contento che la Commissione approfondisca la norma di legge sottoposta alla sua approvazione.

L'argomento è delicato e complesso, non me lo nascondo. Infatti, con il desiderio di reprimere le illegalità si potrebbero anche involontariamente creare intralci alla circolazione di quelle macchine, guidate da persone per bene, che non esercitano abusi e che talvolta caricano familiari in numero superiore al consentito per necessità contingenti.

Però è indubbio che la legge rivesta un carattere di estrema urgenza. Non è che si creda di aver trovato con essa la chiave di volta per una soluzione radicale dei problemi della circolazione stradale; però, si ha motivo per ritenere che questa nuova disciplina costituirà una valida remora ed una efficace componente di tutti gli altri provvedimenti che potranno, più organicamente, essere varati per la disciplina del sempre crescente fenomeno della circolazione.

Perciò, pur accedendo alla richiesta di rinvio, mi permetto di raccomandare vivamente di voler riprendere l'argomento al più presto possibile.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione del presente provvedimento potrebbe essere rinviato alla prima seduta dopo la prossima interruzione dei lavori parlamentari.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,55,

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO