

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XLVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 APRILE 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.	PAG.
Comunicazioni del Presidente:		
PRESIDENTE	494	
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
FODERARO ed altri: Modificazione all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) (1452/B)	494	
PRESIDENTE	494, 495	
AMODIO, <i>Relatore</i>	495	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
Trasporto di persone sugli autoveicoli (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2413)	496	
PRESIDENTE	496, 498, 499, 500	
AMODIO, <i>Relatore</i>	496	
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	499	
MANENTI	496, 499	
MACCHIAVELLI	498	
SANTAGATI	497	
SINESIO	496	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		
Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2604);		
COLASANTO ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202);		
DE PASQUALE e FIUMANÒ: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383);		
GERBINO: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647)	501	
PRESIDENTE	501, 502	
DE PASQUALE	502	
LUCCHI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	502	
MACCHIAVELLI	502	
Votazione segreta:		
PRESIDENTE	503	

La seduta comincia alle 9,50.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*. Legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Speciale, ha lasciato la nostra Commissione, per entrare a far parte di un'altra.

Questo comporta la necessità di procedere alla sua sostituzione come segretario della Commissione, carica che egli, appunto, ricopre. L'elezione avrà luogo la prossima settimana, presumibilmente giovedì, 28 aprile.

Comunico, altresì, che, per la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna, i deputati De Pasquale e Gerbino sostituiscono, rispettivamente, i deputati Golinelli e Viale.

Discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Foderaro ed altri: Modificazione all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato). (1452/B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Foderaro, Caiazza, Sammartino, Marzotto, Bima, Bartole, Spinelli, Gasco, Origlia, Helfer, Napolitano Francesco, Buffone, Nucci, Bianchi Gerardo, Franzo, Simonacci: « Modificazione all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Come gli onorevoli colleghi sanno, questo provvedimento che era stato approvato dalla nostra Commissione, in sede legislativa, nella seduta del 23 giugno 1965, è stato modificato dalla VII Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta del 10 dicembre 1965; ecco, quindi, che torna di nuovo al nostro esame.

Il testo dell'articolo unico, da noi approvato nella richiamata seduta del 23 giugno dello scorso anno, era del seguente tenore:

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici e di cerchi o di sistemi equivalenti.

La fascia battistrada di ogni pneumatico montato su autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi deve presentare ben visibili

i rilievi sulla larghezza e per la superficie di rotolamento e, comunque, per un'altezza non inferiore ad un millimetro, misurata sulla parte che aderisce alla carreggiata stradale; per i ciclomotori l'altezza minima è ridotta a millimetri 0,50.

Le disposizioni sopra dette non si applicano se gli autoveicoli, i motoveicoli, i ciclomotori ed i filoveicoli non possono, per costruzione, superare i 20 chilometri orari. I pneumatici montati su detti veicoli e sui loro rimorchi, esclusi quelli trainati da animali, non debbono tuttavia mostrare le tele della carcassa.

Nessun pneumatico montato su autoveicolo, motoveicolo, ciclomotore, filoveicolo o rimorchio deve presentare, sulla fascia battistrada o sui fianchi, delle lacerazioni, lesioni o abrasioni tali da mettere a nudo visibilmente la tela; le lesioni di scarsa entità o puntiformi non sono considerate dal presente comma.

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.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi debbono essere muniti di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circoli con un veicolo nel quale manchino i pneumatici, ovvero questi ed i cerchi o sistemi equivalenti non siano conformi alle disposizioni stabilite dal presente articolo e dal regolamento, ovvero circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 25.000; per i motoveicoli e i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1.000 a lire 5.000.

È ammessa l'oblazione ai sensi del successivo articolo 138 ».

Il testo approvato dal Senato, invece, è del seguente tenore:

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 50 (Pneumatici e sospensioni). — Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli,

dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti.

Sia le ruote che i pneumatici, o sistemi equivalenti, montati sui predetti veicoli dovranno essere in perfetta efficienza, privi di lesioni che possano comprometterne la sicurezza. Il battistrada dovrà avere il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza e su tutta la sua circonferenza; l'altezza del rilievo non dovrà in alcun punto essere inferiore ad un millimetro per gli autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi, e millimetri 0,50 per i ciclomotori.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi debbono essere muniti di idonei organi di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuto dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circoli con uno dei veicoli indicati nei commi precedenti, nel quale i pneumatici, o sistemi equivalenti, manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal regolamento, ovvero i pneumatici o le ruote non siano in perfetta efficienza, ovvero i pneumatici siano consumati oltre il limite stabilito nel secondo comma, o circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000; per i motoveicoli ed i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1.000 a lire 5.000 ».

Come gli onorevoli colleghi avranno rimarcato dallo stampato, la VII Commissione del Senato ha soppresso il terzo, il quarto e il quinto comma del nostro testo ed ha modificato anche gli altri commi.

Comunque, sulle modificazioni da la parola al Relatore.

AMODIO, *Relatore*. Noi ci siamo attardati già molto su questa proposta di legge: essa risale addirittura alla passata legislatura. Se ora noi modificassimo nuovamente il testo, veramente ci sarebbe da temere che finiremmo per arrivare alla prossima. D'altra parte, come il nostro Presidente ha giustamente messo in rilievo in una sua recente intervista, il provvedimento è molto atteso.

Io sarei quindi di questo parere: accettiamo le modifiche che il Senato ha apportato, anche per aderire alle sollecitazioni che ci provengono dall'opinione pubblica. Del resto il Senato, in sostanza ha recepito la nostra

tesi: lo spessore del battistrada deve essere di almeno un millimetro per gli autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi, di mezzo millimetro per i ciclomotori.

PRESIDENTE. L'onorevole Marchesi mi fa sapere che la sua parte è favorevole all'approvazione del provvedimento.

Nessuno chiedendo di parlare, passiamo all'esame delle modifiche introdotte dal Senato.

Come ho detto all'inizio, l'articolo unico approvato dal Senato — pur accogliendo, come giustamente ha messo in rilievo il Relatore, la sostanza del provvedimento così come già da noi approvato — ha elaborato una diversa formulazione in tutti i suoi commi. Sicché, allo stato, anziché procedere alla votazione delle singole modifiche, mi pare più opportuno mettere in votazione l'intero articolo unico nella nuova formulazione approvata dal Senato, restando inteso che questa procedura viene adottata per meri motivi di comodo, e che la espressione di volontà della Commissione si riferisce, come indicato nell'articolo 67, terzo comma, del Regolamento della Camera, alle sole modificazioni apportate dall'altro ramo del Parlamento.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Do, allora, nuovamente lettura dell'articolo unico nel testo pervenutoci dal Senato:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 50 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Art. 50 (*Pneumatici e sospensioni*). — Le ruote degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori, dei filoveicoli e dei rimorchi debbono essere munite di pneumatici o di sistemi equivalenti.

Sia le ruote che i pneumatici, o sistemi equivalenti, montati sui predetti veicoli dovranno essere in perfetta efficienza, privi di lesioni che possano comprometterne la sicurezza. Il battistrada dovrà avere il disegno a rilievo ben visibile su tutta la sua larghezza e su tutta la sua circonferenza; l'altezza del rilievo non dovrà in alcun punto essere inferiore ad un millimetro per gli autoveicoli, motoveicoli, filoveicoli e rimorchi, e millimetri 0,50 per i ciclomotori.

Gli autoveicoli, i motoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi debbono essere muniti di idonei organi di sospensione elastica, salvo che, in relazione alle loro caratteristiche ed allo specifico uso cui sono destinati, non venga riconosciuta dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dei trasporti l'ammissibilità di sospensioni rigide.

Chiunque circoli con uno dei veicoli indicati nei commi precedenti, nel quale i pneumatici, o sistemi equivalenti, manchino o non siano conformi alle disposizioni stabilite dal regolamento, ovvero i pneumatici o le ruote non siano in perfetta efficienza, ovvero i pneumatici siano consumati oltre il limite stabilito nel secondo comma, o circoli con un veicolo mancante di organi di sospensione elastica, a meno che siano riconosciute ammissibili sospensioni rigide, è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 20.000; per i motoveicoli ed i ciclomotori si applica l'ammenda da lire 1.000 a lire 5.000 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Avverto che la proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

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 n. 2413: « Trasporto di persone sugli autoveicoli », già approvato dalla II Commissione permanente del Senato.

Esso è stato già discusso nelle sedute del 14 luglio 1965 e del 19 gennaio 1966.

Ha chiesto la parola il Relatore, onorevole Amodio. Ne ha facoltà.

AMODIO, *Relatore*. Io ritengo che nell'ultima riunione la discussione su questo disegno di legge sia stata molto ampia. Aggiungo, se ben ricordo, che tutti i colleghi intervenuti si sono dichiarati d'accordo sul nuovo testo che io avevo sottoposto all'attenzione della Commissione: c'è stato solo l'invito del collega Marchesi, accolto dalla Commissione, di rinviare la deliberazione di qualche giorno per permettere al suo gruppo di raccogliere dati circa alcuni aspetti del problema.

Io ho qui con me un giornale del 13 aprile, che reca la notizia di uno dei tanti tragici episodi che insanguinano le nostre

strade: cinque morti per un sorpasso di una utilitaria sovraccarica.

In un commento che leggevo su uno dei tanti giornali di ieri si diceva che questi provvedimenti non risolvono il problema della sicurezza della circolazione. Essi costituiranno, però, per lo meno, un doveroso atto da parte del legislatore per cominciare a formare una coscienza nel cittadino guidatore e nel pedone, in ordine alla sicurezza della circolazione.

Io ritengo che il testo da me elaborato sia tale da poter essere accolto anche dai colleghi di parte comunista.

SINESIO. Io non ho niente da aggiungere sul disegno di legge, nel testo prodotto dal Relatore, perché mi sembra che esso elimini uno dei gravi fattori che intervengono negli incidenti stradali.

Vorrei, però, richiamare l'attenzione del Governo su un punto. Noi oramai, articolo per articolo, stiamo modificando tutto il codice della strada. E allora io mi chiedo se non sarebbe il caso che il Governo proponesse una sua revisione organica.

A parte il fatto che la legge, già di per sé, non è statica, dobbiamo riconoscere che nella compilazione del codice della strada abbiamo dimostrato anche un pochino di imperizia; sicché oggi i due terzi di quelle norme o sono inoperanti, o sono insufficienti, o creano a volte delle difficoltà che non erano certo nelle intenzioni del legislatore.

MANENTI. Anche questa mattina i giornali ci portano a conoscenza di nuove sciagure stradali. I dati sugli incidenti stradali del 1964 sono spaventosi: abbiamo avuto sulle strade italiane 329.844 incidenti, con 232.817 feriti e 9.694 morti. Sono delle cifre dolorose e preoccupanti. Secondo noi è necessario un provvedimento radicale che affronti tutta la materia, perché, effettivamente, come ha già detto l'onorevole Sinesio, non riteniamo che il provvedimento al nostro esame possa, di per sé, risolvere il problema degli incidenti stradali. Noi abbiamo insistito, in tutte le occasioni, sul fatto che provvedimenti marginali, come quello all'ordine del giorno, non possono risolvere il problema degli incidenti. Abbiamo quindi alcune perplessità per quanto riguarda l'attuale provvedimento. Chiediamo, comunque, al Governo di chiarirci alcuni punti: 1) il nostro parco autoveicoli è composto, in gran parte, da macchine utilitarie, con forte prevalenza delle « 500 » e delle « 600 », che sono utilizzate da cittadini di modeste condizioni economiche; ora le « 500 » e le « 600 » possono essere usate da due persone adulte

o da quattro? In altre parole, il loro carico massimo è di due adulti e due bambini sotto i dieci anni, oppure di quattro adulti e di due bambini sotto i dieci anni? Riteniamo necessario che il Governo ci chiarisca questo aspetto, onde poter interpretare nel giusto senso il provvedimento.

Vi è inoltre da considerare che le « 500 » e le « 600 », in caso di incidenti frontali, molto spesso si incendiano, in quanto la batteria e il serbatoio del carburante si trovano sul davanti e vicine tra loro. Chiediamo allora al Governo, se intende intervenire presso la Fiat, che costruisce la maggior parte delle macchine utilitarie, affinché la stessa apporti delle modifiche che permettano di evitare gli spaventosi incendi causati da incidenti frontali, così come, in Inghilterra, le autorità governative sono intervenute nei confronti della *Bistich Motor Corporation*, costruttrice delle note Austin.

Per quanto riguarda i tassisti è già stato sostenuto da parte di alcuni colleghi del mio gruppo che il problema riveste anche un carattere sociale. Effettivamente, come ha già accennato l'onorevole Speciale, nei piccoli paesi del meridione, dove maggiore è la disoccupazione, si cerca un lavoro quale esso sia e questo è uno dei modi. Non dobbiamo dimenticare, d'altra parte, che in certi periodi di punta, nelle grandi città, per esempio Roma, non si riesce a trovare un taxi. Siamo d'accordo, pertanto, sul fatto che bisogna regolamentare in modo organico tutta la materia e prendere provvedimenti contro gli abusivi, ma è necessario anche che le licenze vengano rilasciate secondo le necessità e le esigenze delle grandi città.

Attendiamo, su quanto esposto, i chiarimenti dell'onorevole Sottosegretario, riaffermando che, se un provvedimento deve essere preso, esso deve essere generale e non parziale, in quanto, questo, non risolverebbe la questione.

Quindi il voto del nostro gruppo, signor Presidente, dipenderà anche da questo chiarimento che ci darà l'onorevole Sottosegretario.

SANTAGATI. Io limiterò il mio intervento al disegno di legge al nostro esame che a me pare sia, in parte, competenza nostra, ma, in gran parte, competenza della Commissione giustizia, in quanto prevede norme di natura penale: fermo restando il concetto che è auspicabile che tutto il codice della strada venga rielaborato, non vorrei che, per il desiderio del meglio, evitassimo di adottare provvedimenti che, seppure parzialmente, consentono di accelerare i tempi.

Quotidianamente appaiono sui giornali esempi eclatanti di incidenti stradali. A me, quindi, sembra cosa saggia non procrastinare ulteriormente l'approvazione di questo disegno di legge, anche se esso si limita ad eliminare solo uno dei tanti elementi che concorrono al verificarsi di incidenti.

Aggiungo che, se volessimo dare prova di immediata sensibilità alla gravità del problema, non dovremmo modificare il testo trasmessoci dal Senato, onde evitare di doverlo nuovamente inviare all'altro ramo del Parlamento, con quel rischio di andare per le lunghe cui l'onorevole Amodio ha fatto cenno poco fa.

D'altronde a me pare — salvo entrare poi nei dettagli al momento dell'esame degli articoli del disegno di legge — che gli emendamenti proposti dall'onorevole Amodio, soprattutto per quanto attiene all'articolo 1, siano, più di forma, che di sostanza. Io do atto all'onorevole Amodio che il dettato che egli propone è più corretto dal punto di vista concettuale, ma a me pare che esso non dia luogo a innovazioni. In effetti, i concetti sono che l'ammenda dev'essere da 25 a 100 mila lire (oltretutto, su questo punto è la Commissione giustizia che dovrebbe esprimere il suo parere), e che i ragazzi inferiori ai dieci anni, purché non in numero superiore a due, possono eventualmente viaggiare sull'autovettura.

Per quanto riguarda la questione dell'immatricolazione, siccome noi sappiamo che praticamente una legge non può non tener conto di alcune esigenze tecniche, la specificazione prevista dall'onorevole Amodio sarebbe utile, ma non necessaria, e meno che mai indispensabile.

Per quanto riguarda poi l'emendamento al primo comma dell'articolo 2, evidentemente, c'è qualche cosa di diverso rispetto al testo del Senato, perché con esso, anziché parlare di « uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea », ci si riferisce all'« uso di noleggio con conducente od uso pubblico per trasporto di persone ». Ma a me pare che nell'economia generale della norma e, soprattutto, nello spirito che dovrebbe animare il legislatore (limitare il numero di persone nelle autovetture per evitare che gli incidenti possano aggravarsi per questa specifica circostanza), questa modifica non sia indispensabile.

Per concludere, ritengo che, se il fine della legge è proprio quello di evitare, o, quanto meno, di ridurre al minimo gli incidenti provocati da questo motivo — e da questo moti-

vo soltanto — nulla osti a che il disegno di legge sia definitivamente approvato oggi stesso dalla Commissione, senza rinvio al Senato.

MACCHIAVELLI. A me pare che siano giuste le considerazioni fatte dal collega Sinisio. Tuttavia questo è un problema che si dovrà esaminare in un secondo momento.

Noi, oggi, dobbiamo esprimere il nostro voto su un fatto particolare e specifico, e non penso che tale voto possa essere ulteriormente dilazionato, in quanto alcuni degli incidenti che si verificano tutti i giorni sulla strada potrebbero, in parte almeno, avere conseguenze meno gravi, qualora venisse fatta osservare la legge che stiamo per approvare.

Circa gli emendamenti proposti dal Relatore, io ritengo che essi costituiscano, non solo dei miglioramenti di forma (in quanto la legge diventa più chiara, più agile, più precisa, ma anche innovazioni di sostanza. Se, d'altra parte, è valida la raccomandazione relativa all'urgenza all'indilazionabilità della legge, non credo che la modificazione del testo inviato dal Senato debba determinare il suo rinvio *sine die*: ci auguriamo che i colleghi senatori abbiano la sensibilità che abbiamo avuto noi per la legge precedente e accolgano le nostre modifiche che, ripeto, non sono soltanto di forma, ma anche di sostanza.

Io ho ascoltato con molto interesse l'intervento del collega Santagati, comprese le sue preoccupazioni, e apprezzo la diversa impostazione. L'altro giorno, nell'ultima seduta, forse a causa di un esame non sufficientemente approfondito, ci eravamo scontrati tra colleghi su alcuni punti e, specialmente, su una questione di fondo, che era quella introdotta dall'articolo 2, in cui, per la prima volta, in modo serio, si fa una discriminazione nella pena, tra il trasportatore privato e il trasportatore abusivo.

A questo proposito, io penso che si debba essere particolarmente severi nei confronti degli abusivi. Essi costituiscono, a mio modo di vedere, un grosso pericolo, anche se comprendo perfettamente il problema sociale. Per i mezzi pubblici riconosciuti, con tanto di concessione, vi è, oltretutto, l'obbligo dell'assicurazione per i trasportati; per gli abusivi, invece, non c'è nessuna compagnia di assicurazione che copra il sinistro; e voi comprendete perfettamente in quale condizione viene a trovarsi, in questo caso, il trasportato che non può — o difficilmente può — essere risarcito del danno, che qualche volta è anche grave.

Si aggiunga che il concessionario, il tassista che vive di questo lavoro, che ha una

responsabilità, offre a tutti una maggiore garanzia dell'abusivo, perché questo non è controllato dal punto di vista del prezzo, in quanto non ha il tassametro.

Ora, è stato obiettato che vi è, specialmente nelle grandi città, scarsità di taxi. Questo è un problema che compete alle singole amministrazioni comunali, che hanno la possibilità di controllare in ogni momento se il numero delle concessioni è sufficiente o meno. D'altra parte, il Governo ha sempre la possibilità di intervenire, in quanto tutte le deliberazioni prese dal consiglio comunale, riguardanti l'aumento delle concessioni, debbono essere sottoposte al vaglio del Ministero. A mio modo di vedere, dovremmo pertanto discutere ed approvare il progetto di legge, modificato secondo le proposte del Relatore.

Circa il problema sollevato dall'onorevole Manenti a proposito degli inconvenienti costruttivi delle autovetture di piccola cilindrata, ritengo che la sua soluzione debba essere demandata al regolamento. È da tener presente che la tecnica è in continuo sviluppo; sicché, se è giusto che il Governo intervenga per assicurare una maggiore sicurezza, è altrettanto inopportuno impegnare, in questo momento, il Governo con delle dichiarazioni precise e specifiche: oltretutto si tratta di una materia che deve essere studiata ed elaborata e che non credo possa trovare una soluzione in questa sede.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di dare la parola all'onorevole Sottosegretario, desidero ricordare a noi stessi che la materia del codice della strada è in elaborazione. Sappiamo infatti che diversi enti, e lo stesso Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, hanno costituito delle commissioni di studio per l'aggiornamento di tutte le norme del codice stesso.

Pregherei quindi il Governo di chiarirci a che punto sono giunti gli studi e di far sì che sollecitamente venga presentato in Parlamento un provvedimento che raccolga tutti i voti della Commissione, voti che interpretano l'ansia e l'angoscia di tutta l'opinione pubblica italiana. A questo proposito intenderei presentare un ordine del giorno, che mi auguro venga fatto proprio dalla Commissione e che potrebbe avere questa stesura:

« La X Commissione trasporti della Camera dei deputati,

prendendo in esame la proposta di legge n. 1452/B ed il disegno di legge n. 2413, en-

trambi relativi a parziali e limitate modifiche alle norme sulla circolazione stradale, mentre delibera di esprimere voto favorevole ai due provvedimenti che si ispirano alla necessità di limitare al massimo gli incidenti stradali

invita il Governo

a presentare al più presto un disegno di legge di revisione organica che aggiorni il codice della strada adeguandolo alle attuali pressanti esigenze della circolazione ed alle prospettive di ulteriore sviluppo della motorizzazione ».

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio gli onorevoli Commissari che sono intervenuti nella discussione apportando il loro contributo di rilievi, di osservazioni e di consigli. Quanto è avvenuto in questa sede era già avvenuto anche al Senato. La legge che stiamo esaminando non è perfetta, perché la materia è molto complessa e discutibile.

Come è noto il proposito di combattere ed eliminare il fenomeno che disturba il mondo dei trasporti su strada, cioè quello degli abusivi, è stato generato dalle denunce dei conduttori di autolinee i quali vogliono tutelarsi e chiedono al Parlamento delle leggi che possano combattere gli abusivi stessi.

Questa legge ha anche l'intenzione — più che legittima — di fare in modo che coloro i quali debbono far rispettare la legge abbiano uno strumento che permetta loro di reprimere le infrazioni che danno vita a quei paurosi incidenti di cui leggiamo sui giornali.

Al Senato è stato discusso a fondo il problema se fosse più opportuno rifarsi al peso dei trasportati o al loro numero. Il peso indiscutibilmente darebbe motivo a molte contestazioni. Quindi se vogliamo disciplinare la materia in modo chiaro e preciso ci si deve richiamare alle persone.

Circa la domanda posta dall'onorevole Manenti, posso dire che ormai è consuetudine che sulle « 500 » o sulle « 600 » prendano posto quattro persone.

È stato osservato che si assiste a troppo frequenti incendi negli scontri frontali di questi tipi di vetture. Il fatto sembra addebitarsi alla collocazione del serbatoio della benzina nella parte anteriore delle automobili. È una osservazione giusta e noi faremo presente all'industria automobilistica l'opportunità di esaminare il modo per eliminare questo pericoloso inconveniente. Posso aggiungere che in campo internazionale, molte nazioni più evolte

della nostra in questo settore stanno perseguendo una politica rivolta a dare all'utente della strada veicoli i quali mirano, più che alla velocità, alla sicurezza dei trasportati. Non v'è dubbio, per altro, che la nostra azione troverà notevoli ostacoli per le modifiche nelle catene di produzione che si renderebbero necessarie.

Un altro problema importante è relativo alla riforma del Codice della strada, il quale presenta oggi notevoli manchevolezze. Certamente la pioggia di piccole leggi che modificano la legge base non rappresenta il sistema più adatto per risolvere in modo efficace il problema.

Accolgo, quindi, l'invito rivolto al Ministero dei trasporti di predisporre l'aggiornamento del Codice della strada.

Ritornando al disegno di legge, sono d'accordo con la modifica proposta del Relatore al primo periodo dell'articolo 2, intesa a sostituire le parole: « 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 ». Questa modifica potrebbe apparire una sfumatura, ma in sostanza non lo è: « servizio di linea » è, infatti, un'espressione che potrebbe essere ricollegata esclusivamente alle autocorriere, che hanno un punto di partenza e un punto di arrivo. Mi sembra, insomma, che la modifica che si vuole introdurre sia più fedele al concetto che vogliamo esprimere.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario per le sue dichiarazioni e a proposito del parere della IV Commissione, la cui competenza l'onorevole Santagati ha messo in rilievo, faccio presente che esso, per quanto sollecitato, non è stato dato; per cui, decorsi ormai i termini, abbiamo via libera per procedere all'approvazione del provvedimento.

Desidero inoltre ringraziare sentitamente l'onorevole Amodio, il quale, non solo è « il Cireneo » di queste proposte di modifiche parziali e centellate del Codice della strada, ma svolge anche gli incarichi con un impegno particolare.

MANENTI. Desidero ringraziare l'onorevole Sottosegretario per i chiarimenti che ci ha fornito.

Siamo anche d'accordo circa l'ordine del giorno e l'opportunità di richiamare i costruttori di auto a modificare la struttura di quelle automobili che hanno il serbatoio del carburante nella parte anteriore, in modo da evitare molti incidenti mortali. Siamo, inoltre,

soddisfatti che il Governo si impegni a presentare un provvedimento generale per sistemare tutta la materia. Rimaniamo perplessi, invece circa provvedimenti singoli, isolati, che non riteniamo possano risolvere la questione generale degli incidenti stradali.

Ad ogni modo, nonostante alcune perplessità, voteremo a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« 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 è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000. Non entrano in tale computo i ragazzi di età inferiore a 10 anni purché in numero non superiore a due.

Il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della M.C.T.C.) stabilirà con proprio decreto il numero massimo delle persone trasportabili da ogni classe e tipo di autovettura. Tale numero massimo deve essere indicato nella carta di circolazione ».

Il Relatore, Amodio, propone il seguente articolo sostitutivo, cui il Governo è favorevole:

« 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 dell'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.

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

Pongo in votazione l'articolo sostitutivo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 del disegno di legge:

« Qualora la contravvenzione di cui al precedente articolo sia commessa adibendo abusivamente il veicolo ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea non è ammessa l'oblazione. L'Ispettorato della motorizzazione civile, avvenuta la contestazione della contravvenzione, dispone la sospensione della efficacia della carta di circolazione relativa al veicolo con il quale la contravvenzione è stata commessa, per un periodo da 15 giorni a tre mesi.

Nel caso di proscioglimento in istruttoria o di assoluzione l'autorità giudiziaria dà comunicazione della sentenza all'Ispettorato della motorizzazione civile, il quale revoca la disposta sospensione della efficacia della carta di circolazione ».

Il Relatore, Amodio, propone di sostituire, al primo comma, le parole « 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 ». Anche a questo emendamento il Governo si è dichiarato favorevole.

Pongo in votazione il primo comma dell'articolo con l'emendamento presentato dal Relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo.

(È approvato).

A seguito dell'emendamento introdotto al primo comma, l'articolo 2 risulta così formulato:

« 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. L'Ispettorato della motorizzazione civile, avvenuta la contestazione della contravvenzione, dispone la soppressione della efficacia della carta di circolazione relativa al veicolo con il quale la contravvenzione è stata commessa, per un periodo da 15 giorni a tre mesi.

Nel caso di proscioglimento in istruttoria o di assoluzione l'autorità giudiziaria dà comunicazione della sentenza all'Ispettorato della motorizzazione civile, il quale revoca

la disposta sospensione della efficacia della carta di circolazione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Poiché agli articoli 3 e 4 non sono stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

ART. 3.

Per l'accertamento delle violazioni delle norme previste dalla presente legge, per la contestazione delle medesime, per la notificazione dei relativi accertamenti, per l'oblazione, quando è ammessa, e per la devoluzione del provento delle oblazioni e delle condanne si osservano, in quanto applicabili, le norme del titolo IX del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

(È approvato).

ART. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ordine del giorno, da me preannunciato, ed accolto dal Governo, di cui do nuovamente lettura:

« La X Commissione trasporti della Camera dei deputati, prendendo in esame la proposta di legge n. 1452-B ed il disegno di legge n. 2413, entrambi relativi a parziali e limitate modifiche alle norme sulla circolazione stradale, mentre delibera di esprimere voto favorevole ai due provvedimenti che si ispirano alla necessità di limitare al massimo gli incidenti stradali,

invita il Governo

a presentare al più presto un disegno di legge di revisione organica che aggiorni il Codice della strada, adeguandolo alle attuali pressanti esigenze della circolazione ed alle prospettive di ulteriore sviluppo della motorizzazione ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Programma decennale di provvidenze finanziarie e assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2604); e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Colasanto ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202); De Pasquale e Fiumanò: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (1383); Gerbino: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato (1647).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri; della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Colasanto, Canestrari, Amadei Giuseppe, Reale Giuseppe, De Capua, Alba, Cavallaro Nicola, Sinesio, Iozzelli, Amodio, Mancini Antonio e Sammartino: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri; della proposta di legge d'iniziativa dei deputati De Pasquale e Fiumanò: Nuove norme sul riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato; della proposta di legge d'iniziativa del deputato Gerbino: Norme aggiuntive relative al riscatto di alcune categorie di alloggi delle ferrovie dello Stato.

Come i colleghi ricorderanno, nell'ultima seduta è stata chiusa la discussione generale e la Commissione ha deliberato di prendere come testo base, per l'esame degli articoli, il disegno di legge governativo.

Nel frattempo, si è verificato un fatto non molto riguardoso nei confronti del Parlamento. Infatti, alcuni compartimenti delle ferrovie dello Stato hanno inviato lettere con l'invito ai ferrovieri pensionati ed alle vedove di ferrovieri occupanti alloggi dell'amministrazione ferroviaria, di lasciar liberi gli alloggi stessi. In particolare, questo è avvenuto nell'ambito del compartimento della Sicilia. Ieri pomeriggio ho ricevuto una delegazione di tali ex ferrovieri di Messina, accompagnata dagli onorevoli De Pasquale e Gerbino. Aggiungo, per altro, che abbiamo ottenuto subito dall'onorevole Ministro la sospensione dell'azione di sfratto. L'onorevole Ministro, infatti, mi ha fatto pervenire il seguente telegramma: « In riferimento odierno colloquio, informo avere disposto sospensione azio-

ne sfratto relativa ad alloggi per ferrovieri occupati da pensionati o vedove presso impianti di Messina. Prego darne notizia membri Commissione interessata problema ».

Ritornando, ora, al provvedimento all'ordine del giorno, poiché sono stati presentati molti emendamenti al disegno di legge governativo, soprattutto da parte degli onorevoli De Pasquale, Gerbino e Colasanto, nell'intento di agevolare l'esame e l'auspicabile approvazione di un provvedimento tanto importante ed urgente, ritengo proporre alla Commissione la nomina di un Comitato ristretto, che si impegni ad esaurire i lavori entro una settimana.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Chiamo a far parte del Comitato ristretto gli onorevoli De Pasquale, Gerbino e Colasanto, quali presentatori delle proposte di legge nn. 1383, 1647 e 2202, il relatore Mancini Antonio e gli onorevoli Fabbri Riccardo, Di Piazza, Fiumanò, Gatto Vincenzo e Santagati.

MACCHIAVELLI. Onorevole Presidente, mentre mi compiaccio per l'iniziativa sua, dei colleghi e del Governo a proposito della revoca dei provvedimenti relativi al compartimento della Sicilia, vorrei far presente all'onorevole Sottosegretario l'opportunità di estendere tale sospensione anche nei confronti degli altri compartimenti, in attesa che il Parlamento decida. Si tratta, infatti, di un problema generale.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In aggiunta alle precisazioni dell'onorevole Presidente, vorrei rilevare che ieri sera abbiamo esaminato il problema in generale, in quanto, come ha giustamente rilevato l'onorevole Macchiavelli, il problema riguarda molti compartimenti ferroviari.

Gli sfratti saranno, se non tutti sospesi, certamente applicati con una procedura che assicurerà le dovute garanzie. Come certo sapete, per i dipendenti delle ferrovie esiste un problema di fondo, giacché molti di loro aspirano ad avere un alloggio di servizio e spesso non riescono ad averlo in quanto in passato, nonostante precise disposizioni di legge, coloro che raggiungevano l'età pensionabile venivano lasciati negli alloggi.

Mi sono premurato di sollecitare la Direzione generale delle ferrovie ad applicare questi provvedimenti previo esame accurato delle singole situazioni familiari. D'altra parte,

nel provvedimento di legge che la Commissione approverà, si dovrà evitare di bloccare l'occupazione di alloggi che, a causa della negligenza passata, sono ora in possesso di persone che non hanno più alcun legame con le ferrovie dello Stato.

Rilevo, inoltre, che la breve sospensione dell'esame del provvedimento, in attesa che il Comitato ristretto proceda alla stesura degli articoli, consentirà al Governo di formulare proposte più precise sulla base dell'accertamento delle reali situazioni di fatto.

DE PASQUALE. Se non erro, mi pare vi sia una certa contraddizione tra quanto ha detto l'onorevole Presidente circa la revoca di questi procedimenti, motivata dalla discussione parlamentare in atto su questa materia, e quanto ha affermato l'onorevole Sottosegretario.

Questi, infatti, ha precisato che non si tratta di una sospensione generale, ma che si andrebbe avanti per casi particolari.

Noi, invece, condividendo quanto ha affermato l'onorevole Macchiavelli, chiediamo che la sospensione degli sfratti sia generale, per tutti i casi, in attesa del provvedimento legislativo che andremo a deliberare: l'Amministrazione farà, poi, quanto detterà la legge.

MACCHIAVELLI. A me sembra, in effetti, che il Ministero dovrebbe dare disposizioni a tutti i compartimenti di soprassedere, in attesa che la Camera deliberi.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi farò portavoce di questa raccomandazione e mercoledì sarò in grado di dare una risposta. Comunque, desidero precisare che non si tratta di sfratti da attuarsi dalla mattina alla sera, ma di semplici preavvisi.

D'altra parte, il provvedimento in discussione tratta del piano di costruzione per case future, e non delle situazioni create nei vecchi alloggi e, comunque, prima che il provvedimento sia approvato ed entri in applicazione passeranno un paio di anni. Per tutto questo periodo voi volete che l'azienda non possa risolvere i casi più clamorosi?! Vi pare un procedimento giusto?

PRESIDENTE. Non è il caso di addentrarci in questa discussione ora: il Comitato ristretto che ho nominato inizierà l'esame del provvedimento fin da questo pomeriggio e lavorerà con intensità ed impegno, in modo da sottoporre alla Commissione le sue conclusioni a brevissima scadenza. Sicché ritengo opportuno che il seguito della discussione sia rin-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 APRILE 1966

viato a quando il Comitato ristretto avrà esaurito i suoi lavori.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta e sul disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta sulla proposta di legge:

FODERARO ed altri: « Modificazione all'articolo 50 delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (Modificata dalla VII Commissione permanente del Senato) (1452-B):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e sul disegno di legge:

« Trasporto di persone sugli autoveicoli »
(Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2413):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	27
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Basile Guido, Battistella, Belci, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, Dagnino, De Capua, Degli Esposti, Di Piazza, Fabbri Riccardo, Fiumanò, Franco Raffaele, Gatto Vincenzo, Giachini, Golinelli, Iozzelli, Macchiavelli, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Sammartinò, Santagati, Sinesio.

La seduta termina alle 11,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO