

COMMISSIONI RIUNITE  
LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GIUGNO 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE LIBERTINI

INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (1198) . . . . .	1
PRESIDENTE . . . . .	1, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17
BAGHINO . . . . .	11, 15, 16
BOCCHI . . . . .	12
BORRI . . . . .	16
CALAMINICI . . . . .	6, 7
CERQUETTI . . . . .	6, 15
COLURCIO, <i>Relatore per la IX Commissione</i> . . . . .	8, 13, 16
DE CINQUE . . . . .	15, 16
GIGLIA . . . . .	8, 13, 15
LAFORGIA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	9, 11, 13, 14, 15, 16
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	13, 14
PANI . . . . .	10
PICCINELLI, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . .	4, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16
ROCELLI . . . . .	13
TODROS . . . . .	15
TOMBESI . . . . .	13
VENTURINI . . . . .	8
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	17

La seduta comincia alle 9,45.

**Discussione del disegno di legge: Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (1198).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore ».

L'onorevole Colurcio, relatore per la IX Commissione, ha facoltà di svolgere la relazione.

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge oggi in discussione avanti alle nostre Commissioni riunite, era stato inizialmente assegnato, come si ricorderà, solo alla IX Commissione. Fra le varie Commissioni che devono esprimere il proprio parere sul testo presentato, la X Commissione rivendicò per altro la competenza a discutere anch'essa nel merito il disegno di legge in sede legislativa. Oggi, assieme ai colleghi della Commissione trasporti, ci troviamo così riuniti a discutere un articolato che trova la sua fondamentale giustificazione in tre linee direttrici, che emergono dalla stessa relazione introduttiva. La prima consiste nel procedere ad un'armonizzazione dei limiti generali di velocità per gli autoveicoli a motore in tutta l'area

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

comunitaria, in riferimento alla risoluzione del 3 dicembre 1974 del Consiglio europeo dei ministri dei trasporti, intesa ad un più sicuro sviluppo della circolazione stradale. La seconda intende rispondere alla preoccupazione circa la sicurezza dei passeggeri degli autoveicoli stessi; la terza si rifà, io credo, all'esigenza di contenere il consumo di carburante, anche se in proposito vi sono pareri molto discordanti, come vedremo in seguito.

Sulla problematica comportata dal disegno di legge ho avuto modo di ascoltare l'opinione di esponenti della polizia stradale, dell'ANAS e dell'Automobile Club, che hanno sottolineato alcune questioni che ritengo sia giusto esaminare con calma in questa sede, senza farci prendere dalla fretta. Credo anzi che dobbiamo fare, sul disegno di legge in discussione, alcune considerazioni di carattere più generale, al di là del merito degli articoli, i cui primi tre tendono a fissare il limite di velocità per gli autoveicoli in una « forcella » di 110-130 chilometri orari, delegando la precisa determinazione di tale limite al ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli dei trasporti, dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato.

Innanzitutto, dobbiamo rilevare che ci troviamo di fronte ad una risoluzione del Consiglio europeo dei ministri dei trasporti che non è stata ancora presa in considerazione da nessuno dei paesi comunitari, per cui saremmo eventualmente, in questo momento, il primo di questi paesi ad uniformarsi a quella risoluzione. Ora, corrispondere ad essa non penso sia per noi un gravissimo problema, ma ritengo che tutti i paesi comunitari dovrebbero accogliere tale orientamento, giungendo ad un traguardo cui noi arriveremo, magari, per primi.

Un'altra osservazione da fare si riferisce alla miriade di « leggine » attualmente all'esame delle nostre due Commissioni e che affrontano problemi relativi alla circolazione stradale: ritengo pertanto essenziale che si giunga alla sollecita riforma del codice della strada che, nel nuovo testo, potrebbe assorbire e, quindi, definire gran parte dei problemi che, in proposito, sono ancora aperti. Ricordo, ad esempio, quello relativo all'elevazione dei limiti di velocità nei centri urbani; in proposito, non abbiamo orientamenti unitari, in quanto alcune città si attengono all'osservanza del limite massimo di 50-60 chilometri orari, altre tendono ad elevarlo ed altre a diminuirlo.

Per quanto riguarda un discorso sulla sicurezza che sia collegato anche allo sviluppo delle nostre fabbriche produttrici di mezzi di sicurezza in generale, va detto che esso deve essere portato all'esame, non solo della IX Commissione lavori pubblici e della X Commissione trasporti, bensì direttamente dello stesso Governo, in modo che questi possa fare una valutazione molto più ampia anche per quello che concerne la crisi che quelle fabbriche cominciano ad accusare. Intendo riferirmi a quegli strumenti di sicurezza, come cinture ed altri, per i quali in passato la nostra industria si era preparata ad una forte immisione sul mercato, mentre poi non si è presa alcuna decisione provocando un arresto della produzione. Ho ritenuto che questo fosse un problema che andava sottolineato all'attenzione del Governo.

Passiamo ora all'articolato del disegno di legge in discussione. In primo luogo credo che sia necessaria una classificazione più omogenea delle strade, senza ricorrere ad una amplificazione della classificazione stessa, la quale non farebbe che creare ulteriori problemi a tutti gli abilitati alla guida delle autovetture. Va anche sottolineato come la pubblicità relativa a tale provvedimento si limiti alla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* — cosa che credo sia giusta — ed ai segnali collocati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali e da terminali « auto-treno » e « auto al seguito ».

Per quanto riguarda l'articolo 3 relativo ai limiti di velocità inferiori a quelli massimi generali, credo che anche a questo proposito vada fatta una considerazione di carattere generale. Se lo scopo è quello di garantire la sicurezza dei conduttori delle autovetture, credo che non si possa rinunciare ad una classificazione del limite di velocità che tenga veramente conto della situazione delle strade ed autostrade italiane. Vi sono, infatti, alcune strade che sono protette sulla destra, sulla sinistra e al centro da *guard-rails*, da reti metalliche e da altri mezzi di protezione, ad esempio per evitare il passaggio di animali (che rappresentano una degli elementi di maggiore pericolo sulle strade): credo che se ne debba tener conto nel momento in cui ci accingiamo a stabilire limiti minimi di velocità.

Passando all'articolo relativo alle sanzioni va detto che, come è noto, il disegno di legge prevede la modifica del comma ottavo

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale. E qui si pongono due problemi: intanto la fascia di tolleranza per chi superi il limite massimo di velocità è portata da cinque a quindici chilometri l'ora; in secondo luogo la sanzione amministrativa, che prima poteva variare dalle quattro alle diecimila lire, ora è prevista in un'entità che va dalle venti alle quarantamila lire. Lo stesso vale per il nono comma dell'articolo 103. La tolleranza per chi superi il limite massimo di velocità passa da cinque a quindici chilometri-ora, mentre l'ammenda — che prima poteva variare tra le diecimila e le quarantamila lire — viene aumentata da un minimo di centomila ad un massimo di cinquecentomila lire. Resta invariata la possibilità dell'arresto fino a due mesi. Sono dell'avviso che, una volta stabilito il limite massimo di velocità, anche questo limite di tolleranza possa essere ristretto: infatti, se è vero che cinque chilometri orari in più non consentivano una esatta misurazione, è anche vero che una tolleranza di quindici chilometri orari finirebbe con il costituire una elevazione, anziché una riduzione, del limite di velocità.

In definitiva, credo che l'articolato di questo disegno di legge possa essere modificato in alcune sue parti, anche tenendo conto del fatto che la IV Commissione giustizia ha espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni: « 1) al primo comma dell'articolo 2 conviene esplicitare che, ai fini delle limitazioni generali di velocità, le strade extraurbane — salvo quanto previsto nel secondo comma del medesimo articolo 2 — vanno ripartite in due categorie: autostrade ed altre strade; ciò soprattutto al fine di non ingenerare confusione negli utenti, specialmente se non residenti in Italia; 2) all'articolo 3, si suggerisce di sostituire le parole " segnalati mediante i prescritti segnali " con le altre " indicati mediante i prescritti segnali " ». Va, comunque, subito rilevato che deve esservi un errore in questo parere, dal momento che l'articolo 2 del testo in discussione non consta affatto di due commi.

Su questo problema del limite di velocità, sono stato incaricato di acquisire il parere dell'ACI, della polizia stradale e dell'ANAS. Sia la polizia stradale sia l'ANAS si sono dichiarate sostanzialmente d'accordo con quanto stabilito dal disegno di legge, tranne che per la questione della segnaletica, sollevata dalla polizia stradale

anche in relazione alla nota vicenda di quel pretore che ha annullato una contravvenzione proprio perché sulla rete stradale ed autostradale mancava l'apposita segnaletica. Per quanto riguarda l'ACI, invece, a parte le rimostranze per il fatto di non essere stato preventivamente consultato, le osservazioni mosse si riferiscono alla classifica delle velocità, anche perché l'Automobile Club ritiene che questo provvedimento non sia in alcun modo inquadrabile in quello che dovrà entro breve termine essere emanato in materia di « superpatenti ». L'ACI è dunque favorevole ad una velocità libera, senza limiti; ma se ad una classifica si deve proprio arrivare ne suggerisce una che si basi sulle possibilità del veicolo. In primo luogo tale suggerimento si ispira alla situazione del parco macchine in Italia: se si fissa in 130 chilometri-ora il limite massimo di velocità, tutte le autovetture con potenza superiore si troveranno a camminare alla stessa andatura e questo potrà portare ad un appesantimento del traffico anziché ad un suo snellimento.

L'altro problema consiste nel collegare il limite di velocità alla classificazione del veicolo. Credo che una soluzione — se proprio il disegno di legge deve essere approvato — possa essere quella di stabilire un limite di velocità di 100 chilometri orari sulle strade in generale e prevedere alcune diversificazioni sulle strade di maggior sicurezza.

Si tratta di una tematica complessa, anche se il provvedimento in discussione ha una sua logica ed una sua semplicità; tale tematica, infatti, si collega ad una infinità di problemi. Pertanto, se potessimo affrontare tali problemi nel loro insieme in sede di revisione del codice della strada, daremmo una risposta più completa, che consentirebbe ai cittadini di conoscere e rispettare le norme necessarie ad una circolazione sicura; al tempo stesso garantiremmo che l'articolazione del traffico e la regolamentazione della velocità siano armonizzate con le norme emanate a livello europeo.

La mia relazione è aperta al recepimento di eventuali soluzioni che possano risolvere in modo definitivo il problema, sia in sede di formulazione del nuovo codice della strada sia in occasione dell'approvazione — se la Commissione lo riterrà opportuno — del disegno di legge oggi in discussione.

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

PRESIDENTE. L'onorevole Piccinelli, relatore per la X Commissione, ha facoltà di svolgere la relazione.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Il problema della fissazione di un limite generalizzato di velocità sulle strade ad autostrade italiane non è nuovo, in quanto già discusso da parte sia di esperti, sia di autorità di governo. Mi permetto di rilevare la mia non piena concordanza con la proposta che mi sembra sia stata formulata implicitamente dal collega Colurcio di rinviare l'esame della disciplina dei limiti massimi di velocità alla discussione sul nuovo codice della strada; non sappiamo, infatti, entro quale periodo quest'ultimo argomento verrà portato all'esame del Parlamento.

Vorrei sottolineare come la disciplina normativa della materia sia fissata dall'articolo 103 del codice della strada il quale, nello stabilire la velocità massima consentita a particolari categorie di veicoli e nei centri abitati, concede agli enti proprietari delle strade la facoltà di fissare limiti minimi e massimi di velocità al di fuori di detti centri, in conformità con le direttive impartite dal Ministero dei lavori pubblici. La formulazione è tale da evidenziare che le decisioni devono essere prese non *ad nutum* degli enti proprietari delle strade, ma tenendo conto di una necessaria correlazione tra la decisione adottata e le caratteristiche intrinseche della strada. Di qui l'impossibilità di fissare criteri generali di velocità.

Fu nel 1973, in occasione del verificarsi della crisi energetica determinata dall'aumento elevato e repentino del prezzo dei prodotti petroliferi e al fine di limitare il consumo di carburante, che il Governo, sulla base di un indirizzo adottato dal Parlamento, procedette alla imposizione di limiti di velocità generalizzati su tutto il territorio nazionale. Si provvide così all'emanazione del decreto 28 novembre 1973 con cui si fissò il limite massimo di 100 chilometri orari su tutte le strade tranne che sulle autostrade, dove fu fissato in 120 chilometri orari. Nella pratica il decreto si rilevò di difficile applicazione non solo per il fatto che i mezzi a disposizione degli agenti della polizia stradale erano insufficienti, come quantità e qualità, per il controllo, ma soprattutto per il consolidarsi di una giurisprudenza pretorile che sancì l'assoluta insufficienza dell'ordinanza ministeriale, ritenen-

do che il combinato disposto degli articoli 3 e 103 del codice della strada concedessero al Ministero dei lavori pubblici la facoltà di imporre direttive, ma solo di carattere generale, in quanto la potestà rimaneva ai singoli enti proprietari. Si sottolineò altresì che l'efficacia delle ordinanze in materia è sempre subordinata alla opposizione, all'inizio di ogni strada o di ogni autostrada, dei prescritti segnali stradali.

Ne consegue che, pur avendo il provvedimento ministeriale carattere normativo, esso deve essere considerato illegittimo per due motivi. In primo luogo perché ha soltanto valore di atto amministrativo e quindi deve ricomprendersi nella categoria delle fonti secondarie del diritto che non possono derogare alla legge, in questo caso, cioè, al codice della strada; in secondo luogo perché, a norma del settimo comma dell'articolo 3 di tale codice, i segnali devono essere considerati come pubblicità necessaria per l'esecuzione delle ordinanze stesse.

Di qui la necessità di procedere con legge alla determinazione dei limiti generalizzati di velocità, anche perché il Consiglio europeo dei ministri dei trasporti, raccomandando l'armonizzazione dei limiti massimi di velocità nell'ambito della comunità, aveva suggerito di adottare quelli di 110 e 130 chilometri orari.

Nella scorsa legislatura fu predisposto un disegno di legge che decadde per l'anticipato scioglimento del Parlamento; tale disegno di legge è stato ripresentato, in un diverso testo, il 24 febbraio scorso ed è oggi al nostro esame. Mi permetto, pertanto, di raccomandarne l'approvazione senza attendere quella del nuovo codice della strada in quanto permangono inalterate le ragioni che consigliarono allora l'adozione dei limiti di velocità — cioè la riduzione del disavanzo della bilancia dei pagamenti cui concorrono le importazioni di prodotti petroliferi — ed una maggiore sicurezza nella circolazione stradale. Infatti, come è noto, esistono alcune rilevazioni statistiche eseguite in vari paesi, dalle quali risulta che la velocità influisce in misura progressiva sugli incidenti stradali, per cui tanto più essa è maggiore, tanto è più facile la possibilità di mortalità e di lesioni gravi.

Riservandomi di presentare alcuni emendamenti formali, rilevo l'opportunità di fissare alcuni limiti di velocità se non identici, almeno simili a quelli previsti per le

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

autostrade e per le strade aventi caratteristiche autostradali. Nel disegno di legge è previsto un particolare limite di velocità inferiore rispetto a quello autostradale attraverso l'indicazione con appositi segnali. Comunque, una diversa formulazione della norma che prevede quanto ho sopra detto verrebbe incontro alle indicazioni della Commissione giustizia e potrebbe essere di più facile comprensione da parte dell'utente della strada, con la conseguenza di una sua maggiore applicazione. Si potrebbe arrivare a questo, anche se in qualche tratto le autostrade non sono state completate a quattro corsie o dotate dei necessari svincoli (i cosiddetti passaggi a raso), prescrivendo limiti di velocità anche inferiori ai cento chilometri orari, attraverso idonei segnali.

In alcune autostrade, o tratti di esse, sembrerebbe opportuno inoltre, secondo le conclusioni degli studi a suo tempo effettuati dal Comitato nazionale della sicurezza stradale (CNSS), non imporre limiti, ma limitarsi soltanto a consigliare che essi non vengano superati. Ciò permetterebbe infatti di conseguire vari vantaggi. Primo, quello di poter eseguire studi a carattere scientifico sulla effettiva utilità delle limitazioni di velocità e, conseguentemente, sulla ricerca della limitazione più appropriata; secondo, quello di poter eseguire le prove di velocità e di accelerazione prescritte dal codice della strada per l'omologazione dei veicoli di nuova fabbricazione (articolo 221 del regolamento di esecuzione); terzo, quello di dare un valido strumento alla pubblica amministrazione per potere, anche dal punto di vista tecnico, pretendere dalle case costruttrici il mantenimento di tutte le qualità tecniche di sicurezza attiva, oltre che passiva, in relazione alla velocità massima di progettazione e costruzione del veicolo e non, invece, in relazione ai più bassi livelli di velocità permessi dai limiti, come si verifica per le vetture di produzione statunitense; infatti, negli Stati Uniti il limite di velocità è piuttosto basso e i sistemi di sicurezza sono adeguati ai limiti massimi di velocità, ma poiché le strutture delle macchine sono tali da consentire velocità molto elevate, si verifica un numero di incidenti molto superiore rispetto ad altri paesi. Se vogliamo evitare di correre lo stesso rischio occorrerà quindi approntare impianti di sicurezza adeguati alla potenza delle vetture.

Sembra opportuno poi chiedersi se sia razionale imporre a tutte le autovetture,

indipendentemente dalla loro cilindrata e potenza e dai sistemi di sicurezza di cui sono dotate, la stessa velocità sullo stesso tipo di strada. Infatti un limite massimo di 120-130 chilometri orari di velocità sarebbe chiaramente eccessivo per vetture di grossa cilindrata; viceversa esso verrebbe a frustrare le finalità che il legislatore si propone di conseguire, e nel campo dei consumi, e in quello della sicurezza, ove fosse applicato anche alle vetture di piccola cilindrata. La « 500 » Fiat, ad esempio, è omologata per una velocità massima di circa 110 chilometri orari, ma molto spesso viene « truccata » da ragazzi, senza per altro che si proceda ad un miglioramento dell'impianto frenante, per cui abbiamo veramente delle « bombe volanti » o meglio delle « tombe volanti » che viaggiano ad oltre 130 chilometri orari. Quindi, ci dobbiamo chiedere se non sia opportuno fissare limiti più elevati per la generalità delle autovetture e prevedere, come già avviene per gli autocarri e gli autobus, limiti particolari per le vetture di cilindrata e di potenza ridotte, da indicarsi chiaramente nel retro delle vetture, analogamente a quanto disposto dall'articolo 103, comma settimo, del codice della strada. Oltretutto, una soluzione di questo tipo consentirebbe agli agenti della polizia stradale di poter verificare quali vetture superano tali limiti, di ristabilire tra i vari veicoli un criterio tecnico di ugual coefficiente di sicurezza (certamente più elevato in generale per le vetture di maggior cilindrata e potenza rispetto alle altre, a parità di velocità) e consentirebbe altresì una migliore e più razionale utilizzazione delle vetture ad elevate prestazioni e, conseguentemente, una motivazione più esplicita per il loro acquisto e, quindi, per la loro produzione, non comportando, globalmente, aumenti di consumo di carburante in qualche modo avvertibili, tenuto conto delle ripartizioni generali di consumo di benzina tra percorrenze urbane ed extraurbane, dell'entità del parco circolante eventualmente interessato, della diversità delle curve di consumo specifico dei veicoli più potenti rispetto a quelle degli altri veicoli meno potenti.

Infine, poiché la competenza in materia di circolazione stradale spetta, a norma dell'articolo 144 del codice della strada, anche, ed in numerose materie, fra cui la segnaletica stradale e la sicurezza degli autoveicoli, al Ministero dei trasporti, sembrerebbe opportuno che il decreto previsto

## VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

dall'articolo 1 del disegno di legge fosse emanato di concerto e non soltanto d'intesa con il predetto dicastero.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**CERQUETTI.** La mia prima osservazione si collega a quella già fatta dal relatore onorevole Piccinelli, sulla impossibilità di una normativa eguale per tutte le auto, in relazione al concetto che la sicurezza è, sì, collegata alla velocità, ma anche alla struttura di ciascuna vettura. E se è vero che nei paesi europei sono stabiliti limiti di velocità indiscriminati per i vari tipi di auto, è anche vero che in Germania sono prescritti limiti massimi di velocità a secondo dei tipi di vettura. Faccio, in proposito, un esempio riguardante l'Italia. La nostra « 126 » FIAT, se può raggiungere la velocità di 130 chilometri orari, ha conservato, dal punto di vista della struttura, e quindi anche della sicurezza su strada, i caratteri della precedente « 500 ». Invece la « 2000 », fabbricata, sia dall'ALFA che dalla FIAT, ha una diversa struttura, che offre maggiori garanzie dal punto di vista della sicurezza. Imporre, pertanto, ad autovetture di quest'ultimo tipo il limite massimo di velocità di 130 chilometri all'ora, come alle altre macchine, significherebbe, innanzitutto, scoraggiarne l'acquisto — e quindi la vendita — rendendo sproorzionato il rapporto di sicurezza, circa i limiti di velocità raggiungibili. Ritengo, pertanto, che si dovrebbero stabilire specifici limiti di velocità in relazione ai vari tipi di autovetture; su ogni macchina di questi tipi si potrebbe applicare un cartoncino sulla parte posteriore, recante l'indicazione del limite di velocità che la stessa può raggiungere, rendendo così più facile il controllo da parte della polizia stradale.

Anche sul tema del risparmio nel consumo di carburante, qualora non si superino certi limiti di velocità, non penso sia il caso di insistere, né di preoccuparsi particolarmente; infatti tale consumo, di fronte ad eccesso di velocità, è irrisorio, rispetto a quello che si registra per le velocità che s'intendono stabilire, ed inoltre il problema è superato, in relazione alla distinzione fra i vari tipi di autovetture. Ripeto, quindi, a conclusione del mio intervento, che sarebbe più opportuno — anche per difendere le vendite delle case automobilistiche che hanno messo in commercio autovetture che offrono maggiore

sicurezza — non varare una legge che stabilisca un limite massimo di velocità indiscriminato per tutti i tipi di autoveicoli.

**CALAMINICI.** Dobbiamo innanzitutto riflettere sul fatto che nel corso della presente legislatura le nostre due Commissioni si trovano di fronte a diversi provvedimenti d'iniziativa governativa o parlamentare, concernenti materie che dovrebbero essere piuttosto contemplate dal nuovo codice della strada. Il richiamo a quest'ultimo non è un fatto secondario, anche perché i ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti vanno facendo opera continua di pubblicità su argomenti che sono in contraddizione con lo spirito del presente disegno di legge (si veda l'annunciata modifica dei limiti di velocità nei centri urbani, da portarsi a 60 chilometri orari in certi casi, e da ridursi in altri, di cui la televisione ha recentemente parlato in una trasmissione della prima rete).

A proposito del nuovo codice della strada, la Commissione trasporti ha elaborato una risoluzione, ed il Governo, nella persona dell'onorevole sottosegretario Laforgia, si era impegnato ad annunciare una data per l'emanazione di tale codice; allora — si era in dicembre — si disse che questa data poteva essere stabilita nel marzo o nel maggio prossimi. Entrambe le scadenze sono ormai passate ma il nuovo codice della strada non è stato varato. Eppure esso potrebbe benissimo contemplare questi argomenti ed altri ancora. Se vi sono alcuni problemi che si oppongono all'emanazione di un testo definitivo di tale codice, non si vede perché essi non sono affrontati e risolti: eppure problemi devono pur esservi, dal momento che la Commissione incaricata di occuparsi del nuovo codice stradale, istituita 11 anni fa, ha iniziato i suoi lavori nel 1969, e pertanto dovrebbe, alla fine, giungere ad una conclusione. Insisto su tale questione, perché per noi comunisti è molto importante.

Venendo ad altro argomento, vorrei dire che nessuno, in linea di principio, potrebbe essere contrario a provvedimenti che intendano garantire maggior sicurezza ai cittadini sulle strade. Quindi, siamo d'accordo sull'impostazione del disegno di legge e riteniamo opportuno, giusto e, anzi, doveroso che vi sia una normativa che limiti la velocità degli automezzi. Pensiamo, però, che un provvedimento del genere non debba essere giustificato richiamandosi al con-

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

tenimento dei consumi energetici, o alla riduzione del disavanzo della bilancia dei pagamenti.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Queste sono alcune delle motivazioni...

CALAMINICI. Ma più di carattere programmatico che di sostanza. Il motivo principale, su cui si deve insistere, è quello di una maggiore garanzia della sicurezza. Infatti, un consumo anche contenuto di carburante incide molto poco sulla bilancia dei pagamenti: abbiamo avuto modo di constatarlo in questi ultimi anni, in cui si è avuta una diminuzione del consumo della benzina, ma ciò ha influito poco o niente su tale bilancia. E quindi giusto sottolineare che, se è opportuno intervenire per il contenimento del consumo della benzina e, più in generale, dei prodotti petroliferi, la preoccupazione principale cui intende rispondere il disegno di legge si riferisce alla sicurezza dei cittadini sulle strade; e per soddisfare quest'esigenza occorre anche far rispettare i limiti di velocità che già esistono e che non vengono osservati, mettendo in grado la direzione generale della motorizzazione civile di portare avanti i lavori di collaudo e di omologazione che sono rimasti arretrati in tutte le province, con il risultato che molti autoveicoli non sono nelle condizioni di sicurezza previste, e per le quali erano stati inizialmente omologati.

Approvare un provvedimento come quello in discussione comporta alcuni rischi; è vero, infatti, che il Consiglio europeo dei ministri dei trasporti ha raccomandato l'armonizzazione delle limitazioni generali di velocità nei vari paesi, ma è anche vero che le nazioni membre della CEE non hanno adottato i limiti proposti, se non per casi specifici. Ora, se nell'area comunitaria la raccomandazione del predetto Consiglio non è stata ancora messa in pratica da nessun paese aderente, non si comprende perché proprio l'Italia dovrebbe essere il primo paese ad adottare i provvedimenti suggeriti, tanto più che una tale adozione solleva problemi che vanno attentamente discussi, circa i riflessi che una normativa del genere può avere sul mercato automobilistico e sulla situazione della nostra industria. Si tratta, infatti, di esaminare quale effetto psicologico può avere un provvedimento come questo sul mercato italiano, tenendo conto della tipologia della pro-

duzione nazionale e delle condizioni di mercato; si pensi infatti al lancio sul mercato di molte autovetture di una certa cilindrata e con determinate prestazioni proprio in questi ultimi mesi, e si consideri se, varando certe disposizioni, non si vada a favorire la vendita delle cosiddette macchine « piatte » di fabbricazione straniera che, nel mercato automobilistico, hanno una posizione di notevole rilievo. Si tratta anche di porre come prima condizione, per procedere sulla strada indicata dal disegno di legge in discussione, che il nostro Governo agisca contestualmente con quelli degli altri paesi comunitari.

Nel merito del provvedimento vi sono alcune osservazioni da fare. Un primo problema è quello relativo alla distinzione tra strade in generale e autostrade e superstrade. Bisogna considerare che le superstrade non sono sempre paragonabili alle autostrade per quanto riguarda la sicurezza, per cui è logico e doveroso che vi siano differenze tra strade statali, provinciali e comunali, superstrade e autostrade: è da vedere come concretare questa distinzione. Secondo me, poi, non va dimenticato che, accanto al problema del limite di velocità per le autovetture, ve ne è uno analogo per i *camions* - che assai raramente rispettano i limiti loro imposti - e per i motocicli, per i quali potrebbe essere ipotizzato un limite massimo di 100 chilometri orari, dal momento che costituiscono un pericolo costante.

Tornando alle autovetture ed alla tolleranza di quindici chilometri orari prevista per il loro limite di velocità, devo dire che, a mio avviso, allargare troppo tale limite di tolleranza vuol dire svuotare il provvedimento del suo significato. Credo che una tolleranza di dieci chilometri orari rappresenterebbe un valore facilmente recepitibile da parte degli strumenti preposti al controllo del rispetto del limite stesso. Vi è poi da domandarsi se il Governo abbia affrontato o meno la questione dei riflessi che una tale legislazione potrebbe avere sui premi delle assicurazioni. In effetti, se veramente stiamo andando verso una legislazione che aumenti il grado di sicurezza, parimenti dovrebbe essere rivista, nel senso di abbassarla, l'entità dei premi di assicurazione. Il Governo dovrebbe annunciare un provvedimento in tale direzione.

Per quanto riguarda la fissazione dei limiti massimi di velocità, credo che si potrebbe procedere in modo da superare an-

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

che il problema della segnaletica: si potrebbe fissare un limite massimo di velocità generalizzato per tutte le strade d'Italia e per tutte le cilindrate, limite che potrebbe anche essere inferiore ai 100 chilometri orari, data la difficoltà di superare tale limite, nella situazione attuale delle strade italiane. Contestualmente, per le vetture con cilindrata superiore ai 1.000 centimetri cubici — e si badi che parlo sempre di cilindrata e non di potenza, perché altrimenti sorgerebbero altri problemi legati alle caratteristiche tecniche dei vari motori — si potrebbe prevedere una precisa deroga a tale limite, ovviamente solo sulle autostrade e sulle superstrade.

**PRESIDENTE.** Poiché sono stati sollevati i problemi del risparmio energetico e della incidenza del consumo di carburante sulla bilancia dei pagamenti, desidero fare una precisazione. Sul risparmio energetico ognuno è libero di esprimere valutazioni personali e non è il mio compito intervenire, ma per quanto riguarda il problema della bilancia dei pagamenti pregherei i colleghi di non fare considerazioni in proposito dal momento che tale incidenza non esiste. Infatti, noi non siamo importatori di benzina bensì importatori di greggio ed esportatori di benzina.

**VENTURINI.** Credo che non si possa, in linea di massima, essere contrari a questo provvedimento. Si può solo dire che per un problema così complesso una « leggina » — come sembra essere quella in discussione — è ovviamente insufficiente, nel senso che pare sia stato ignorato tutto ciò che riguarda la sicurezza attiva dei veicoli, verso la quale si stanno, invece, orientando buona parte dei paesi europei mentre noi continuiamo a produrre vetture che rappresentano degli autentici pericoli pubblici.

La seconda osservazione che desidero fare riguarda i controlli. Noi ora approveremo questo provvedimento e stabiliremo alcune limitazioni di velocità, ma a me pare che non siamo in grado di assicurare che tali norme vengano rispettate, cioè non siamo in grado di controllare che i veicoli siano sicuri. In definitiva, noi emaniamo una regolamentazione e poi vediamo circolare veicoli in condizioni di assoluta pericolosità.

Comunque, un punto su cui mi pare valga la pena di soffermarsi credo sia quello relativo alla differenza di limite di velo-

cià in proporzione alla differenza di cilindrata. In realtà una Fiat « 126 » che forzi la sua andatura è pericolosa, mentre una Mercedes che viaggi a 120 chilometri orari su un'autostrada rientra in pieno nei limiti di sicurezza (e lo stesso discorso vale anche per le macchine italiane di grande cilindrata, nonostante abbiano una minore stabilità). Quindi, anch'io sono del parere che sia impossibile stabilire un limite di velocità per ogni tipo di autovettura; ciò non toglie che io riconosca la necessità di fissare alcune differenze sulla base della potenza.

Desidero concludere auspicando che il nuovo codice della strada contempli un po' tutte le esigenze qui espresse in quanto — lo ripeto — non è possibile limitarsi ad affrontare il solo problema della velocità il quale, pur non essendo di secondaria importanza, non è certo l'unico attinente alla sicurezza della circolazione stradale.

**GIGLIA.** Prendo la parola, brevissimamente, solo per preannunciare alla Commissione che, pur essendo favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, intendo presentare due emendamenti all'articolo 5. Infatti io ritengo che due mesi di arresto costituiscano una pena sproporzionata rispetto ai 15 chilometri orari di velocità in più che si consentono, e propongo di sopprimerla sostituendola con l'elevazione della pena pecuniaria fino ad un milione di lire.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**COLURCIO, Relatore per la IX Commissione.** Mi pare che la discussione svoltasi sia stata ampia, sia sulle questioni generali, sia su quelle di merito e credo che tutta la problematica espressa debba essere necessariamente ripresa nell'ambito della futura discussione sul nuovo codice della strada: questo eviterà, in avvenire, di affrontare i problemi in modo separato e non univoco, e consentirà di calarli nel più vasto contesto della circolazione stradale. Per quanto riguarda le questioni di merito, a parte le motivazioni addotte a proposito dell'introduzione del limite di velocità e le puntualizzazioni del presidente, credo che si possa fare una riflessione di questo tipo e cioè che sulla limitazione di velocità incide solo il concetto di sicurezza, perché tutte le altre questioni sono di natura soggettiva.



VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

Per quanto riguarda il limite massimo di tolleranza ritengo che potrebbe essere fissato in 10 chilometri orari; esso infatti diventa un limite generale. Sono poi stati preannunciati vari emendamenti e credo che su di essi sarà opportuno discutere. In proposito ritengo che sarebbe utile una sospensione di mezz'ora per poter riflettere. Per ciò che riguarda in particolare l'emendamento preannunciato dall'onorevole Giglia, già in sede di discussione nella Commissione lavori pubblici avevo espresso alcune perplessità sull'articolo 5, perché mi sembrava che il disegno di legge volesse inasprire le pene sia amministrative sia penali; in quell'occasione dissi che l'elevazione del limite massimo di tali pene era inconcepibile e poteva essere sostituita con il ritiro della patente, che in questa occasione potrebbe far conseguire l'obiettivo per cui l'ammenda viene introdotta. Pertanto sono favorevole all'emendamento preannunciato dall'onorevole Giglia.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Sono anch'io del parere che questa materia dovrà essere riesaminata in sede di approvazione del nuovo codice della strada, tuttavia ritengo vi siano alcuni motivi che militano a favore della opportunità di cominciare a provvedere alla limitazione della velocità nel nostro paese, anche perché l'esperienza fino ad oggi acquisita è stata troppo limitata nel tempo, essendo immediatamente intervenute le sentenze pretorili che hanno vanificato la norma. Una esperienza più lunga potrà essere utile a chi dovrà provvedere alla modificazione del codice della strada.

Neppure mi sembra che l'argomentazione addotta sulla opportunità di introdurre modifiche ai limiti di velocità nei centri urbani possa avere valore, in quanto la norma attuale già consente agli enti proprietari delle strade di procedere alla elevazione dei limiti di velocità in alcuni centri; ma non tutte le strade urbane hanno le stesse caratteristiche, poiché vi sono strade per cui il limite di 50 chilometri orari è troppo elevato ed altre, periferiche, in cui detto limite è troppo basso.

Per quanto riguarda la necessità di rispettare i limiti di velocità attuali e i mezzi per farli rispettare, vorrei ricordare che i limiti attualmente in vigore vigono soltanto su particolari tratti di strade. Fino a poco tempo fa la polizia stradale aveva

strumenti di rilevazione non adeguati sia per qualità sia per quantità; attualmente la situazione è questa: vi sono 137 apparecchi che funzionano elettronicamente e sono in grado di effettuare misurazioni sulla base di due metodi; altri 66 apparecchi stanno per essere forniti alla polizia stradale; 7 nuovi apparecchi svizzeri, che funzionano con il sistema di lettura radar tramite la emissione di radio onde, saranno utilizzati; inoltre è possibile installare un apparecchio fotografico e vi sono ancora 800 vecchi apparecchi che però sono tecnologicamente superati. Si tratta di pochi apparecchi, ma, poiché potranno essere dati a due squadre per ogni sezione provinciale della polizia stradale, se ne deduce che potranno essere elevate 10 mila contravvenzioni al giorno, arrivando ad un numero che fa ben sperare. Vorrei infine richiamare l'attenzione dei colleghi sull'opportunità di non essere gli ultimi tra gli altri paesi europei ad affrontare la materia.

Per quanto concerne i limiti di tolleranza, credo che i 15 chilometri orari previsti possano essere ridotti a 10, ma sarebbe preferibile un limite diverso per diversi tipi di autovetture, ad esempio stabilendo un limite di tolleranza del 10 per cento. Ritengo che questa sia la formulazione migliore, poiché un conto è la velocità per una "500" ed un altro per una macchina di grossa cilindrata. Sono pertanto sostanzialmente d'accordo con l'emendamento preannunciato dall'onorevole Giglia.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero dare atto al relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, di aver svolto una relazione puntualissima che ha consentito di focalizzare il tema oggetto del disegno di legge. Il provvedimento in discussione ha una triplice motivazione. In primo luogo tende a rimediare alla scarsa applicazione del famoso decreto sulla limitazione della velocità; in secondo luogo nasce dall'esigenza, non più derogabile, di accrescere le garanzie di sicurezza della circolazione stradale, visto che è incontestabile che l'indice di pericolosità è direttamente proporzionale all'indice di velocità: più alta quest'ultima, maggiore il pericolo. Vorrei poi sottolineare che la ragione di fondo di questo disegno di legge va ricercata nella preoccupazione, non tanto di tutelare la sorte di chi produce autovetture, quanto di accrescere le condizioni di sicurezza di chi le usa.

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

Altro motivo di fondo, come ha ricordato opportunamente il predetto relatore, è quello di armonizzare la disciplina dei limiti di velocità a quella adottata negli altri paesi europei. A questo proposito vorrei dire che noi arriviamo buon ultimi nella applicazione di questi limiti di velocità sulle nostre strade; infatti, in molti paesi della Comunità europea sono già vigenti sia per le strade statali, sia per le autostrade, conformemente all'impegno assunto a Parigi fra i vari ministri dei trasporti.

Entrando nel merito della discussione su questo disegno di legge, mi pare doveroso riconoscere l'incontestabile necessità che nel provvedimento sia mantenuta una distinzione fra i vari tipi di strade sulle quali dovranno diversamente operare i limiti di velocità, cioè le strade provinciali, statali, comunali e le autostrade. Ritengo opportuno il suggerimento del relatore circa l'ipotesi che le strade statali con requisiti autostradali abbiano la possibilità di essere percorse con i medesimi limiti di velocità. Inoltre, vorrei esprimere qualche perplessità sull'ipotesi avanzata di estrapolare con decreto ministeriale qualche autostrada dal regime di limitazione della velocità introdotto da questa normativa, in quanto ciò comporterebbe alcuni problemi di sistematicità e di organicità. Comunque, il Governo non rifiuta di valutare, sulla base di precise proposizioni, questa ipotesi che, se coerente con l'impostazione generale del disegno di legge, potrà anche essere recepita. Viceversa, l'ipotesi di collegare questi limiti di velocità alla capacità di potenza delle autovetture metterebbe in moto un meccanismo complicato, tale da comportare un gran numero di uomini e di attrezzature. Una cosa sono infatti i cartelli indicanti la velocità massima, che si riferiscono alla circolazione degli autocarri, e un'altra i cartelli da apporre, ad esempio, sulle Fiat « 126 ». Sono invece d'accordo sul fatto che la decretazione, in ogni caso, avvenga di concerto con gli altri dicasteri interessati, cioè con il Ministero dei trasporti e degli interni. Al contrario, non posso essere d'accordo sulla ipotesi di un rinvio di questa disciplina al nuovo codice della strada. Sono tuttavia convinto che la nuova normativa che le Commissioni riunite IX e X si accingono ad approvare, pur nella sua completezza, necessiti di approfondimenti, specie sul piano del coordinamento, sia con la futura disciplina del nuovo codice, sia con la normativa di attuazione a

livello ministeriale. Ma a questi fini è necessario che il disegno di legge possa completare al più presto il suo *iter*.

Il Governo non esclude, secondo una ipotesi che è stata avanzata, che vi possa essere, di fronte ad una auspicata riduzione di incidenti, una riduzione o, per lo meno, un non ulteriore aumento dei premi assicurativi. Anche questa mi sembra però una ragione in più per una approvazione sollecita del provvedimento.

Non sono d'accordo su una deroga ai limiti di velocità per le autovetture dotate di maggiore potenza; infatti, il disegno di legge tende a garantire condizioni di sicurezza massima.

Rispondendo all'onorevole Giglia, vorrei osservare che le pene detentive non costituiscono un fatto innovativo, in quanto già esistenti nel codice della strada. In ogni caso si tratta di una ipotesi alternativa a quella dell'ammenda pecuniaria e tale rimane nell'articolo 5 del disegno di legge. Si tratta comunque di valutare attentamente i riflessi di ordine psicologico, anche se il Governo non dà a questo aspetto una importanza particolare. In alternativa si potrebbe introdurre il provvedimento del ritiro della patente nel caso si siano verificate più infrazioni della norma sul limite di velocità.

Concludendo, il Governo non ha alcuna difficoltà a prendere in considerazione la possibilità di ridurre la tolleranza dai 15 chilometri previsti dall'articolo 5 del disegno di legge a 10 chilometri orari.

PANI. Prima che si passi all'esame degli articoli, vorrei far osservare alla Commissione che sono stati preannunciati emendamenti riguardanti tutti e cinque gli articoli del disegno di legge, così che questo viene ad essere, almeno parzialmente, sostituito con altri testi: specialmente l'emendamento del relatore Piccinelli all'articolo 1 modificherebbe sostanzialmente il dispositivo del provvedimento. Credo pertanto sia il caso di procedere, tramite una breve sospensione della seduta, ad una valutazione più attenta delle proposte di modifica preannunciate.

PRESIDENTE. Vorrei precisare che, eccettuato il primo emendamento, che è in realtà più profondamente modificativo, gli altri si limitano a modifiche non sostanziali, e a volte formali; gli emendamenti sono stati formulati nel senso di una ristrettezza.

## VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

sura dell'articolo cui si riferiscono solo per una ragione di chiarezza, e non perché ne intendano sostituire completamente il testo. Ciò detto, se i vari gruppi concordano con la proposta formulata dall'onorevole Pani, sospendo brevemente la seduta. Se pertanto non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta, sospesa alle 11,5, è ripresa alle 11,20.**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

## ART. 1.

Sulle autostrade e sulle strade statali, provinciali e comunali esterne agli abitati possono essere stabiliti, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti, dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato, da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, limiti massimi generali di velocità.

Su determinate strade a carreggiate separate e con assenza di intersezioni a raso, potranno essere fissati limiti massimi di velocità, opportunamente segnalati, intermedi fra quelli stabiliti per le autostrade e quelli stabiliti per le altre strade.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 1 con il seguente:*

Sulle autostrade, sulle strade con caratteristiche autostradali, sulle strade statali, provinciali e comunali esterne agli abitati possono essere stabiliti, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, limiti massimi generali di velocità.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, saranno stabiliti i tipi di veicoli con ridotte prestazioni, individuati mediante la cilindrata o la velocità massima inferiore ai limiti massimi generali.

I limiti di cui al presente articolo potranno essere ridotti su particolari tratti di autostrade e di strade sulle quali non sussistono adeguate condizioni di sicurezza, con le procedure previste dalle vigenti disposizioni in materia.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Praticamente l'articolo 1 del disegno di legge n. 1198 prevede soltanto due tipi di strade: le autostrade e tutte le altre, cioè le strade statali, provinciali e comunali. Nel nostro paese, però, esiste anche una terza categoria, quella delle superstrade che, normalmente, hanno le stesse caratteristiche delle autostrade; di conseguenza, il secondo comma di questo articolo fissa un criterio particolare per stabilire, eventualmente, una velocità intermedia tra le due ipotesi previste dal primo comma.

Io credo che si debba stabilire in modo inequivocabile se si vogliono ripartire le strade che attraversano il nostro paese in due o in tre categorie (autostrade, superstrade e tutte le altre) in modo che il Ministero dei trasporti possa stabilire limiti di velocità adeguati. L'emendamento da me proposto, anche a nome del gruppo della democrazia cristiana, tende a fare della tripartizione una norma di carattere generale e ad armonizzarla con l'articolo 3 del provvedimento.

Il secondo comma dell'emendamento da me proposto riguarda le vetture di piccola cilindrata: per motivi di sicurezza, sui quali mi sono soffermato nel corso della mia relazione, queste non dovrebbero superare un certo limite di velocità.

BAGHINO. Io vorrei che l'emendamento dell'onorevole Piccinelli fosse votato per parti separate. Nel caso ciò non fosse possibile, desidero dichiarare che sono contrario alla approvazione del secondo capoverso in quanto, a mio giudizio, i condizionamenti in esso contenuti alterano il senso dell'articolo.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accetta l'emendamento.

PRESIDENTE. Dal momento che la dichiarazione dell'onorevole Baghino risulta agli atti ed egli non insiste nella richiesta di votazione per parti separate, credo che questa non sia necessaria.

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29. GIUGNO 1977

Pongo dunque in votazione l'emendamento Piccinelli interamente sostitutivo dell'articolo 1.

(È approvato).

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

I limiti massimi generali di velocità saranno segnalati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto+treno » ed « auto al seguito », con le modalità che saranno stabilite dal decreto di cui al precedente articolo 1.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 2 con il seguente:*

I limiti massimi di velocità saranno segnalati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto+treno » ed « auto al seguito » ed all'inizio delle autostrade e delle strade aventi caratteristiche autostradali, con le modalità che saranno stabilite dal decreto di cui al primo comma del precedente articolo 1.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Secondo l'articolo 2 del disegno di legge ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto+treno » ed « auto al seguito » dovrebbero essere apposti segnali indicanti i limiti di velocità. Praticamente questi segnali dovrebbero essere di due tipi, se si accetta la ripartizione tra autostrade e tutte le altre strade, o addirittura di tre tipi, in ossequio alla tripartizione tra autostrade, superstrade ed altre: ciò comporterebbe una confusione notevole, soprattutto per gli stranieri. Secondo me, dunque, alle frontiere dovrebbero essere apposti soltanto i segnali indicanti il limite di velocità sulle strade statali, provinciali e comunali, mentre all'inizio di ogni autostrada o superstrada dovrebbero essere collocati i segnali relativi al limite di velocità su di esse consentita.

BOCCHI. Vorrei sapere se per « inizio delle autostrade » si debba intendere « ad ogni casello ». Se così non fosse la pubbli-

cità del limite massimo di velocità non potrebbe essere garantita.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Il problema va posto in questi termini: se vogliamo far conoscere ad ogni cittadino italiano che sulle autostrade è consentito di tenere una velocità maggiore, va messo un segnale ad ogni casello; se invece l'informazione è rivolta agli stranieri, è sufficiente l'indicazione alla frontiera. Così come è previsto che il segnale sia posto all'inizio della rete viaria nazionale, nei porti, negli aeroporti e ai confini, sembra logico che basti un solo segnale all'inizio dell'autostrada. La logica è la stessa.

BAGHINO. Con questa precisazione sono d'accordo sulla formulazione contenuta nell'emendamento; si deve però trattare di una impostazione categorica, altrimenti si dovrebbe affrontare una spesa troppo elevata.

BOCCHI. Ritengo che, per avere una seria garanzia sulla validità delle indicazioni, i segnali vadano messi alle entrate delle autostrade; del resto, ai caselli già esistono molte indicazioni superflue e non sarebbe male che si segnalasse il limite di velocità ad ogni casello, soprattutto per gli stranieri, cui sembra rivolta l'attenzione dei colleghi.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Potrei accettare questa modificazione se non vi fosse la preoccupazione del costo da sostenere per allestire la segnaletica ad ogni casello. D'altra parte, l'obiettivo della norma proposta dal Governo è chiara: al di là della pubblicità necessaria e opportuna si tende a superare le difficoltà obiettive che nascono da un certo tipo di interpretazione dell'autorità giudiziaria, la quale ha sottolineato che con un decreto ministeriale non si può procedere alla modifica della legge e che il settimo comma dell'articolo 3 del codice della strada stabilisce tassativamente la posizione dei cartelli indicanti il limite di velocità ai confini nazionali. Il disegno di legge in discussione, quindi, tende a superare tali difficoltà senza gravare sul bilancio dello Stato con un onere così rilevante. Per perfezionare la norma, anche se non ve ne sarebbe stato bisogno, abbiamo posto il problema del dubbio che potrebbe nascere nel cittadino straniero. Ritengo che per risolvere tale problema sia sufficiente porre un solo car-

## VII. LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

tello ai confini nazionali ed un secondo cartello all'inizio delle autostrade. Ma, se si dovesse decidere di porre un cartello ad ogni casello, ritirerò il mio emendamento. Del resto, il pericolo in cui possono incorrere gli stranieri è di non superare i 110 chilometri orari anche sulle autostrade.

ROCELLI. Obbligando le società che gestiscono le autostrade a segnalare il limite di velocità con apposita stampigliatura sui biglietti d'ingresso, si eviterebbe la segnaletica *ad hoc*.

GIGLIA. Ma vi sono le autostrade non a pagamento.

TOMBESI. I casi sono due; o ogni volta che cambia il limite di velocità c'è un cartello, oppure la norma s'intende generale e non vi è bisogno di altre indicazioni.

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Ritengo che l'obiettivo della massima pubblicità si ottenga ponendo i cartelli all'inizio delle autostrade; del resto nessun cittadino straniero può entrare in Italia da una via secondaria. Può anche verificarsi il caso di strade con limite di velocità più basso; in quel caso una segnalazione corretta può essere quella della indicazione mediante pitturazione del limite sulla pavimentazione.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei sottolineare la validità delle preoccupazioni espresse dall'onorevole Piccinelli, poiché una delle finalità del disegno di legge era di ovviare ad alcune censure di legittimità sollevate da sentenze pretorili. Bisognerebbe lasciare libertà all'amministrazione pubblica di stabilire la quantità di segnali che vanno posti all'ingresso delle autostrade e delle statali e comunali, in analogia alla prassi seguita in Europa. In caso contrario nascerebbe una previsione di spesa di circa 9 miliardi di lire, intollerabile per il bilancio dello Stato. Vorrei quindi raccomandare di togliere dall'articolato questa indicazione, ritornando al testo originale dell'articolo.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Udite le dichiarazioni del rappresentante del Governo, ritiro il mio emendamento, prospettando per altro la opportunità di integrare il testo dell'articolo 2

del disegno di legge con un comma in cui si preveda che i segnali di cui al comma precedente debbono essere ripetuti all'inizio delle autostrade e delle strade aventi caratteristiche autostradali.

MARZOTTO CAOTORTA. Concorderei con questo suggerimento del relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli.

PRESIDENTE. Debbo far presente all'onorevole relatore che la formulazione da lui suggerita implicherebbe, ove accolta, difficoltà di ordine finanziario, come ha sottolineato il sottosegretario Laforgia.

L'onorevole Todros ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere, all'articolo 2, la parola: « generali ».*

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accetta l'emendamento.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Anch'io lo accetto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Todros, soppressivo della parola « generali », accettato dal relatore e dal Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 2 del suo complesso che, dopo la modifica testé approvata, risulta così formulato:

## ART. 2.

I limiti massimi di velocità saranno segnalati solo ai posti di frontiera ed in corrispondenza delle uscite da aree portuali, aeroportuali e da terminali « auto+treno » ed « auto al seguito », con le modalità che saranno stabilite dal decreto di cui al precedente articolo 1.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

## ART. 3.

Limiti di velocità inferiori a quelli massimi generali saranno segnalati mediante i prescritti segnali.

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, anche in accoglimento del parere espresso dalla IV Commissione giustizia, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 3 con il seguente:*

« Limiti di velocità inferiori a quelli massimi saranno indicati mediante i prescritti segnali ».

MARZOTTO CAOTORTA. L'emendamento Piccinelli consta, in realtà, di due modifiche, rispetto al testo originario dell'articolo, ed io pregherei la Commissione di porle in votazione separatamente. Infatti, mentre sono d'accordo sulla seconda, non sono favorevole alla prima, con la quale si sopprime il termine « generali » che figura nell'articolo 3. Ritengo che questa parola debba essere senz'altro mantenuta, in quanto non si riferisce solo ai limiti di cui all'articolo 2, ma anche a quelli citati nello articolo 1, dove abbiamo mantenuto, in proposito, l'originaria dizione. Vi è una differenza fra i limiti massimi generali, indicati nell'articolo 1, cioè la generalità dei limiti, e quelli particolari di cui discutiamo nel presente articolo; i limiti inferiori di velocità sono una specie della generalità precedente: occorre pertanto, a mio avviso, mantenere il termine in questione, e specificare questa generalità.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Ritengo che l'osservazione fatta dall'onorevole Marzotto Caotorta sia fondata, e pertanto il mio emendamento viene a limitarsi alla richiesta di sostituire il termine « segnalati » con quello di « indicati », per una migliore stesura formale dell'articolo.

PRESIDENTE. L'emendamento del relatore Piccinelli risulta pertanto così formulato:

*All'articolo 3 sostituire le parole: « segnalati mediante i prescritti segnali » con le altre: « indicati mediante i prescritti segnali ».*

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore per la X Commis-

sione di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 3, con la modifica testé apportata.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 4.

Restano ferme le altre limitazioni di velocità più restrittive per categorie particolari di veicoli, imposte da provvedimenti o disposizioni vigenti.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire l'articolo 4 con il seguente:*

« I veicoli per i quali è prescritta una velocità massima inferiore ai limiti massimi generali, previsti dall'articolo 1 della presente legge, dovranno recare l'indicazione delle velocità consentite per mezzo di numeri in modo visibile nella parte posteriore.

Restano ferme tutte le altre limitazioni di velocità più restrittive per categorie particolari di veicoli, imposte da provvedimenti o disposizioni vigenti ».

L'onorevole Todros ha presentato il seguente subemendamento:

*Sostituire la parola « dipinti » con l'altra: « indicati ».*

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Non ho nulla in contrario ad accogliere il subemendamento presentato dal collega Todros al mio emendamento: desidero solo rilevare che il termine da me proposto è stato letteralmente ripreso dal settimo comma dell'articolo 103 del codice della strada, che prevede che, per questi veicoli, le velocità debbano essere indicate mediante numeri, appunto, « dipinti », anche se non si tratta, ovviamente, di pittura a mano, ma di decalcomanie.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Todros all'emendamento del relatore, accettato da quest'ultimo.

*(È approvato).*

VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

BAGHINO. Vorrei osservare che la dizione: « velocità massima inferiore ai limiti massimi generali » mi sembra inutile: non presento comunque un emendamento in proposito.

CERQUETTI. Nel testo dell'emendamento originariamente predisposto dall'onorevole Piccinelli, che ho avuto modo di vedere, figurava la dizione: « per i quali è prescritta una velocità massima superiore o inferiore ai limiti massimi generali »: nel testo annunciatoci dal Presidente il termine « superiore » non figura più. Ora, in sede di dichiarazione di voto sull'emendamento devo dire che sono contrario all'eliminazione di quest'ipotesi, e quindi alla previsione di una velocità massima superiore. Poiché anche per i veicoli con la velocità inferiore ai limiti massimi generali esiste la necessità dell'indicazione della velocità, tale necessità poteva rimanere, per consentire una velocità superiore.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accetto l'emendamento del relatore, nel testo modificato dal subemendamento approvato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Piccinelli, comprensivo della modifica già apportata, accettata dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 5.

Il comma ottavo dell'articolo 103 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:

« Chiunque supera di non oltre 15 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 20.000 a lire 40.000.

Il comma nono dello stesso articolo 103 è sostituito dal seguente:

« Chiunque superi di oltre 15 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è punito con l'arresto fino a due mesi o con l'ammenda da lire 100.000 a lire 500.000 ».

L'onorevole Giglia ha presentato i seguenti emendamenti:

*Sopprimere le parole:* « con l'arresto fino a due mesi ».

*Sostituire le parole:* « a lire 500.000 » con le seguenti: « a lire 1.000.000 ».

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Sono favorevole ad entrambi gli emendamenti Giglia, ma, a proposito del secondo, devo osservare che occorrerebbe aumentare anche il minimo dell'ammenda: si potrebbe, ad esempio, prevedere che questa vada da 200.000 a 600.000 lire. Sappiamo bene, infatti, che, in sede di conciliazione, si paga solo un terzo del minimo stabilito, per cui l'ammenda sarebbe soltanto di 33.000 lire.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo conferma quanto detto circa il fatto che la pena detentiva già era considerata dal codice della strada; comunque si rimette alla Commissione. Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole Piccinelli, ritengo che potrebbe essere mantenuto, per l'ammenda, il limite minimo di centomila lire.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Accolgo l'invito del sottosegretario e rinuncio a modificare il mio emendamento nel senso di elevare a 200.000 lire il limite minimo dell'ammenda prevista all'ultimo comma dell'articolo 5.

GIGLIA. Da parte mia accetto di modificare il mio emendamento nel senso di abbassare a 600 mila lire il « tetto » massimo dell'ammenda.

TODROS. Vi era stata la proposta, avanzata dai relatori, di portare a 10 chilometri orari il limite di tolleranza previsto al secondo ed al quarto comma dell'articolo 5: desidero farla mia.

PRESIDENTE. L'onorevole Todros ha presentato il seguente emendamento:

*Al secondo ed al quarto comma sostituire le parole:* « 15 chilometri-ora » con le parole: « 10 chilometri-ora ».

DE CINQUE. Io penso che, nell'ambito del principio della depenalizzazione delle trasgressioni al codice della strada, bisogne-

## VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

rebbe trasformare l'ammenda prevista allo ultimo comma dell'articolo in discussione in sanzione amministrativa.

PRESIDENTE. Ora stiamo discutendo lo emendamento presentato dall'onorevole Todros; sulla sua proposta torneremo in un secondo momento.

BORRI. Mi dichiaro contrario all'emendamento Todros in quanto ritengo che una tolleranza di 10 chilometri orari, nel momento in cui inaspriamo le sanzioni, sia insufficiente.

BAGHINO. Sono contrario per gli stessi motivi.

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Accetto l'emendamento.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto alla Commissione.

MARZOTTO CAOTORTA. Dichiaro di votare a favore dell'abbassamento del limite di tolleranza da 15 a 10 chilometri-ora in considerazione del fatto che l'orientamento della Commissione è quello di diminuire la pena. Per quanto riguarda la sanzione amministrativa, si tratta soltanto di stabilire una maggiore severità nell'accertamento. Comunque va sottolineato che l'importanza di una maggiore o minore fascia di tolleranza non si avverte tanto sulle autostrade quanto sulle strade urbane, dove il limite di 50 chilometri orari viene, così, elevato a 65.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Todros, accettato dal relatore per la X Commissione, onorevole Piccinelli, e per il quale il Governo si è rimesso alla Commissione.

(È approvato).

DE CINQUE. A questo punto credo che possa essere presa in considerazione la mia proposta di trasformare l'ammenda in sanzione amministrativa, in relazione agli emendamenti presentati dall'onorevole Giglia. Tale proposta è ancora più valida ora che l'abbassamento del limite di tolleranza testé stabilito renderà più frequente il superamento del limite stesso, aggravando, di conseguenza, il lavoro dei pretori.

PRESIDENTE. L'onorevole De Cinque ha presentato i seguenti emendamenti:

*All'ultimo comma sopprimere le parole: « con l'arresto fino a due mesi o ».*

*All'ultimo comma sostituire le parole: « l'ammenda », con le parole « la sanzione amministrativa ».*

PICCINELLI, *Relatore per la X Commissione*. Sono favorevole alla approvazione del primo emendamento De Cinque, che coincide con quello già presentato dall'onorevole Giglia, ma non sono d'accordo sul secondo emendamento. Il testo attuale dell'articolo 103 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, già prevede l'ammenda per tutti e due i casi ed anche l'arresto fino a due mesi. Abbiamo già praticamente tolto l'arresto, e togliere anche l'ammenda, se pure comporterebbe un alleggerimento del carico di lavoro della magistratura, e quindi un fatto positivo, ridurrebbe anche il valore delle sanzioni.

COLURCIO, *Relatore per la IX Commissione*. Concordo con quanto detto dall'onorevole Piccinelli.

LAFORGIA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono favorevole al mantenimento dell'ammenda e, quindi, contrario al secondo emendamento De Cinque, mentre accetto gli identici emendamenti degli onorevoli Giglia e De Cinque.

DE CINQUE. Insisto nel chiedere la votazione dei miei emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione gli identici emendamenti Giglia e De Cinque soppressivi delle parole « con l'arresto fino a due mesi », accettati dai relatori e dal Governo.

(Sono approvati).

Pongo in votazione il secondo emendamento De Cinque, tendente a sostituire le parole « l'ammenda » con le parole « la sanzione amministrativa », non accettato dai relatori, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il secondo emendamento Giglia, accettato dai relatori e dal



## VII LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (LAVORI PUBBLICI-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 29 GIUGNO 1977

Governo e che, rispetto alla formulazione iniziale, risulta così modificato:

*All'ultimo comma sostituire le parole: « a lire 500.000 », con le parole: « a lire 600.000 ».*

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 5 nel suo complesso che, dopo le modifiche testé apportate, risulta così formulato:

## ART. 5.

Il comma ottavo dell'articolo 103 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:

« Chiunque supera di non oltre 10 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 20.000 a lire 40.000 ».

Il comma nono dello stesso articolo 103 è sostituito dal seguente:

« Chiunque superi di oltre 10 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti è punito con l'ammenda da lire 100.000 a lire 600.000 ».

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà votato immediatamente a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

« Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore » (1198).

Presenti . . . . .	53
Votanti . . . . .	52
Astenuti . . . . .	1
Maggioranza . . . . .	27
Voti favorevoli . . . . .	44
Voti contrari . . . . .	8

*(Le Commissioni approvano).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Adamo, Alborghetti, Amarante, Baghino, Baldassari, Belci, Bernardi, Bocchi, Bovari, Botta, Colaminici, Carelli, Carrà, Caschino, Castoldi, Ceravolo, Cerquetti, Ciuffini, Colurcio, Corradi, De Caro, De Cinque, Fornasari, Forte, Giglia, Guarra, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Licheri, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto, Caotorta, Matarrese, Merolli, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Peggio, Pezzati, Piccinelli, Rocelli, Salomone, Sbriziolo De Felice Eirene, Sinesio, Sobrero, Tamborini, Todros, Tombesi, Venturini.

*Si è astenuto:* Libertini.

**La seduta termina alle 12,10.**

---

IL CONSIGLIERE VICARIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO