COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

13.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 31 MAGGIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi (1286);

BOCCHI ed altri: Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette (466);

PAG.

BRICCOLA ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (497);

SERRENTINO e BATTISTUZZI: Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli (520);

LUCCHESI ed altri: Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida (536);

PAG.

MORA ed altri: Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli (653);

USELLINI ed altri: Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli (730);

LUSSIGNOLI ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (767);

FUSARO ed altri: Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli (791);

BALZAMO: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti (801);

RIZZO: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori (856);

BAGHINO ed altri: Obbligo dell'uso di caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori (955);

CONSIGLIO REGIONALE DELLA LIGURIA: Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette (1104);

RUBINO ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche al testo unico sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1224) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 12, 13 15, 16, 19

BERNARDI GUIDO 10, 11, 14, 15, 16

BOCCHI FAUSTO 9, 14, 16

CALDORO ANTONINO 13

CIANCIO ANTONIO 17

DUTTO MAURO 8, 15, 16

LUCCHESI PINO, *Relatore* 4, 11, 13, 15

MELILLO SAVINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 12

POTÌ DAMIANO 7, 16

QUIETI GIUSEPPE 14, 17

RIDI SILVANO 13, 18

RUBINO RAFFAELLO 7

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 15

La seduta comincia alle 9,50.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi (1286); e delle proposte di legge Bocchi ed altri: Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette (466); Briccola ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (497); Serrentino e Battistuzzi: Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli (520); Lucchesi ed altri: Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida (536); Mora ed altri: Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli (653); Usellini ed altri: Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli (730); Lussignoli ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (767); Fusaro ed altri: Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli (791); Balzamo: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti (801); Rizzo: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori (856); Baghino ed altri: Obbligo dell'uso di caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori (955); Consiglio regionale della Liguria: Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette (1104); Rubino ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche al testo unico sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1224).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato da parte dei motociclisti e ciclomotoristi »; e delle proposte di legge Bocchi ed altri: « Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette »; Briccola ed altri: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 »; Serrentino e Battistuzzi: « Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli »; Lucchesi ed altri: « Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida »; Mora ed altri: « Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli »; Usellini ed altri: « Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la

targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli »; Lussignoli ed altri: « Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli »; Fusaro ed altri: « Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli »; Balzamo: « Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti »; Rizzo: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori »; Baghino ed altri « Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori »; Consiglio regionale della Liguria: « Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette »; Rubino ed altri: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche al testo unico sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Do la parola al relatore, il quale potrà fare il punto della situazione, dando pure conto dei pareri favorevoli che sono pervenuti da parte delle Commissioni I, II, IV, IX, XII e XIV.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Come è noto ai colleghi, sulla complessa materia relativa all'obbligo dell'uso dei caschi per i conducenti di ciclomotori e di motocicli si è svolta in Commissione una approfondita discussione, che non ha mancato di toccare i punti salienti del problema. La Commissione aveva poi demandato ad un gruppo informale di lavoro il compito di verificare se esistessero le condizioni per addivenire ad un testo unificato del disegno di legge presentato dal Governo e delle proposte di legge di iniziativa parlamentare, nonché della proposta di legge presentata dal Consiglio regionale della Liguria. Il gruppo di lavoro, pur con qualche difficoltà, dato che nella materia c'è spazio per diverse interpretazioni, talune anche un po' stravaganti, è riuscito a pervenire effettivamente alla redazione di un testo unificato che, sottoposto positivamente alla valutazione della Commissione plenaria, è stato poi inviato per il parere alle Commissioni competenti in sede consultiva. Illustrerò in seguito il contenuto dei pareri che sono stati espressi e che sono tutti favorevoli, anche se taluni di essi contengono delle osservazioni. Desidero però preliminarmente ribadire che al testo attuale si è pervenuti in seno al gruppo di lavoro, sulla base di un compromesso di carattere politico – e non credo che si tratti di uno scandalo – tra l'impostazione prevalente dei progetti di legge di iniziativa parlamentare, che prevede l'introduzione dell'obbligo generalizzato del casco, e quella del provvedimento governativo, che dava luogo a consistenti forme di gradualità in relazione a tale obbligo.

Nel fare questa premessa, in una fase in cui ci stiamo avviando – o almeno così ci si augura – ad una decisione finale da parte della Commissione, intendo ribadire, essendo io non solo relatore ma firmatario di una delle proposte di legge dalle quali ha preso avvio la discussione, che la mia personale opinione resta quella che sarebbe un atto di civiltà rendere il casco obbligatorio in qualunque circostanza, in analogia con quanto avviene nei paesi industrialmente avanzati ed anche in aree consistenti del terzo mondo, in base ad una progressione che sostanzialmente non subisce rallentamenti. Qualche giorno fa mi sono recato per una visita semiufficiale nell'isola di Malta; qualche settimana prima mi ero recato in Portogallo: ebbene, si tratta di due paesi in cui il casco è stato introdotto in maniera obbligatoria e generalizzata, senza che ciò, come mi è stato detto dai responsabili governativi, abbia prodotto effetti traumatici da parte degli utenti di ciclomotori e motocicli.

È stato obiettato da più parti, anche all'interno di questa Commissione, che in qualche misura è inopportuno che il Parlamento adotti norme di carattere obbligatorio in questa materia, con la facile obiezione che il casco non è vietato e quindi il conducente di un motociclo o di un ciclomotore potrebbe adottarlo con decisione autonoma. L'opinione del relatore è che sia compito specifico del legislatore privilegiare gli interessi di carat-

tere generale, anche se questo comporta l'introduzione di norme di carattere coattivo. Del resto, questa è una norma da tempo attesa dalla parte più attenta dell'opinione pubblica, e su questo tema il Parlamento è stato interessato per un lungo periodo; ricordo, ad esempio, che proposte di iniziativa parlamentare sono state presentate durante le scorse legislature. Certamente sarebbe stato preferibile trattare la materia in esame insieme con la riforma del codice stradale.

Tuttavia, senza « stressare » oltre misura il problema, vorrei ricordare che colpiscono molto l'opinione pubblica le immagini, che giorno dopo giorno appaiono sulla stampa o alla televisione, di giovani vite stroncate per traumi cranici dovuti a cadute; così come sono in aumento gli incidenti che hanno conseguenze invalidanti e finiscono con il bloccare i soggetti che ne sono coinvolti su una sedia a rotelle per tutta la vita. Ritengo quindi che sarebbe irrazionale dar luogo ad ulteriori motivi di rinvio e non adottare decisioni immediate su questa materia.

Devo dire che la soluzione alla quale si è pervenuti è una soluzione di carattere compromissorio tra disegno di legge governativo e proposte di legge di iniziativa parlamentare; soluzione che è scaturita da un confronto tra le parti politiche presenti all'interno di questa Commissione. Dobbiamo ricordare con chiarezza come all'interno di questa Commissione sia stata fatta presente la situazione di crisi che sta attraversando l'industria di costruzione di ciclomotori e di motocicli; una crisi peraltro che non è solo di carattere nazionale ma che sta interessando anche altri paesi della fascia industrializzata (quelli più vicini a noi come la Francia, ma anche quelli più lontani e più avanzati, come il Giappone). È una crisi che trova origine in dati oggettivi di saturazione del mercato e di progressiva diminuzione dei potenziali utenti rispetto a questi veicoli. Diminuisce il settore giovanile della popolazione, al quale si rivolge l'industria di costruzione di questi mezzi; ed è chiaro che negli anni futuri non si verificherà quell'incremento, cui si è assistito negli anni del dopoguerra, allorché la produzione di ciclomotori di piccola cilindrata ha trovato larghe fasce di accoglienza all'interno del mercato.

Questi dati di crisi nell'industria di costruzioni italiane sono esplosi in maniera drammatica in questo ultimo periodo, con consistenti ricorsi alla Cassa integrazione guadagni e con ipotesi reali di riduzione del personale occupato nel settore specifico. Come parlamentari attenti alla materia, non possiamo far finta che questi fatti non esistano, e la soluzione mediana che si è raggiunta all'interno del Comitato ristretto ritengo risponda all'esigenza di dare una risposta alla parte più attenta della pubblica opinione e di non penalizzare l'industria nazionale operante in questo settore.

Per quanto riguarda i pareri pervenuti dalle altre Commissioni, si tratta per gran parte di suggerimenti che il relatore apprezza in linea di principio e che ritiene largamente superabili. Tuttavia devo dire che la condizione relativa al problema del sequestro e della recidiva, contenuta nel parere espresso dalla IV Commissione giustizia induce probabilmente ad apportare qualche correzione, non fondamentale, al testo predisposto dal Comitato ristretto. Nel caso specifico la I Commissione ha espresso parere favorevole con alcune osservazioni, che voglio ricordare. In primo luogo ha osservato che « all'articolo 2, terzo comma, appare necessario subordinare la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942, alla sussistenza dei requisiti minimi preventivamente definiti in via generale ». È un punto sul quale abbiamo già ragionato all'interno del gruppo informale di lavoro e che in quella sede abbiamo già superato. In secondo luogo la I Commissione ha osservato: « Si sottolinea la necessità di una formulazione del secondo comma dell'articolo 3 in termini che definiscano con precisione l'ambito della fattispecie di " accertato tentativo di sottrarsi ai controlli dell'autorità stradale ", sia le modalità adeguate per l'accertamento di tale tentativo, come anche per l'accertamento della recidiva, onde scongiurare possibili abu-

si ». Su questa osservazione faremo un ragionamento complessivo, collegandola con quelle formulate dalla IV Commissione. In terzo luogo la I Commissione ha osservato: « All'articolo 3, secondo comma, si richiama l'attenzione della Commissione di merito sul fatto che la previsione del sequestro temporaneo si risolve nell'introduzione nel nostro ordinamento di una nuova ipotesi di misura sanzionatoria; al riguardo, pur nella consapevolezza dell'efficacia di tale previsione nel caso in esame, si suggerisce di valutare attentamente l'oportunità dell'innovazione in questione ». Anche su questa osservazione si è esercitata preventivamente l'attenzione del gruppo informale di lavoro, ritenendola complessivamente realistica, ma rilevando altresì che un tale strumento, pur se effettivamente innovativo, rappresenta un momento di garanzia e di efficacia per le norme previste dalla legge. Infine la I Commissione ha suggerito « l'opportunità di specificare, al secondo comma dell'articolo 5, che i lavoratori cui demandare l'effettuazione dei controlli ivi previsti debbano appartenere ad enti di diritto pubblico o rivestire comunque carattere pubblico ». Su questo punto si è discusso all'interno del gruppo informale di lavoro e la decisione che è scaturita, riportata nel testo proposto alla Commissione, è di assoluta garanzia, perché si dice che il controllo viene effettuato dal Ministero attraverso suoi laboratori o attraverso laboratori da esso delegati. È chiaro che in questo caso potrà trattarsi anche di laboratori gestiti da privati, ma viene comunque demandata alla responsabilità del Ministero dei trasporti l'identificazione e quindi il controllo sui laboratori.

Per quanto riguarda la IV Commissione giustizia, il parere è il seguente: « Parere favorevole con la seguente condizione: che sia soppresso il secondo comma dell'articolo 3 del testo unificato, atteso che l'istituto della recidiva è estraneo al corpo proprio delle sanzioni amministrative e che le disposizioni relative al sequestro sono richiamate dagli articoli 13 e 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689 ». A questo riguardo l'opinione del relatore è che tale parere debba essere parzialmente accolto, nel senso di togliere dal testo legislativo la dizione « recidiva », lasciando invece lo impianto residuale dell'articolo, che si sposa abbastanza adeguatamente con le disposizioni qui richiamate.

La XII Commissione ha espresso puramente e semplicemente un parere favorevole, mentre la IX Commissione ha espresso parere favorevole con due osservazioni. In primo luogo ha osservato che « all'articolo 1, primo comma, appare opportuno aggiungere, dopo le parole " casco protettivo ", le seguenti: " durante la circolazione " ». Quest'espressione era presente sia nel disegno di legge, sia in alcune proposte di iniziativa parlamentare, ma ci è parso logico sopprimerla, trattandosi di un fatto scontato, nessuno volendo imporre l'obbligo del casco quando si sta a letto o si mangia! In secondo luogo ha osservato: « All'articolo 1, secondo comma, appare opportuno eliminare la previsione del casco nella circolazione extraurbana per i maggiorenni, in quanto non solo la definizione non compare nel codice della strada, ma anche perché tale imposizione appare poco realistica e di difficile applicazione ai fini della vigilanza e della individuazione dei confini tra il territorio urbano ed extraurbano ». A questo proposito immagino, secondo quanto è stato preannunciato, che saranno presentati emendamenti e quindi rinvio la discussione sull'argomento all'esame di tali emendamenti, pur confermando che il relatore è favorevole al mantenimento del testo elaborato dal Comitato ristretto.

Infine vi è il parere della XIV Commissione, la quale ha dato parere favorevole, a condizione che « si modifichi l'articolo 1 nel senso di rendere generale l'obbligo del casco nei confronti di tutti i conducenti, senza distinzione di età, vuoi per i percorsi urbani che per quelli extraurbani ». Questo parere ci ricondurrebbe alle previsioni contenute in una serie di proposte di legge, fra le quali quella presentata da chi vi parla ma, come ho già detto, un'ottica di questo genere è stata ormai superata. In secondo luogo la XIV Commissione ha osservato « che la omolo-

gazione dei caschi non sia delegata esclusivamente al Ministero dei trasporti, stante l'attuale normativa che affida istituzionalmente anche all'ISPESL competenze in materia, ai sensi dell'articolo 2, secondo comma, della legge n. 597 del 1982 ».

Ecco, dunque, che ho riassunto il punto a cui è arrivato il lavoro del Comitato ristretto, nonché i pareri che sono stati dati dalle varie Commissioni.

DAMIANO POTÌ. Il gruppo socialista ribadisce le proprie perplessità su alcune modifiche apportate dal Comitato ristretto al testo del disegno di legge governativo, che noi avevamo chiesto che venisse mantenuto come testo base per la discussione. Sono state introdotte modifiche che creano sicuramente delle turbative nella fase di applicazione di questo provvedimento, di cui certamente sollecitiamo la approvazione e che consideriamo importante ed urgente. Tuttavia tali modifiche provocano situazioni di disagio in una vasta area di utenti dei ciclomotori, che passerebbero da un uso non certamente regolamentato di tali veicoli ad una disciplina che ci sembra effettivamente troppo rigida. Siamo perciò preoccupati perché temiamo che nella fase di transizione la legge o possa essere disapplicata o possa produrre una serie di controindicazioni che andrebbero contro lo spirito della legge stessa.

In particolare, per quanto riguarda l'uso generalizzato del casco nelle zone extraurbane, in un paese così variegato e con tradizioni diverse da regione a regione, mi sembra inopportuno essere così rigidi nella prima fase e già nel gruppo informale di lavoro noi abbiamo proposto di rinviare alcune disposizioni allorché si discuterà sulle modifiche al codice della strada, sia per poter abituare gradualmente l'utenza ad una certa disciplina, sia per verificare le esperienze e i risultati che si otterranno con questo provvedimento. Immaginatevi, colleghi, cosa potrebbe accadere in certe zone della Sicilia, della Calabria o della Puglia, a persone che in piena estate, per recarsi al mare con il ciclomotore, debbano obbligatoriamente indossare un casco: e sto parlando di persone adulte che di solito, per la loro capacità e per il loro equilibrio non sono soggette a rischi stradali. Pertanto, insistiamo affinché sia ripristinato il testo del Governo, o almeno affinché siano accolti gli emendamenti che ci riserviamo di presentare, con i quali proporremo soprattutto di sopprimere la dizione con cui si stabilisce che l'obbligo del casco sia generalizzato.

Inoltre, ci sembra necessario stabilire con precisione quali siano i centri urbani, perché sia possibile limitare il disagio di indossare e togliere il casco in continuazione.

L'uso generalizzato del casco ci sembra inopportuno, non efficace e tale da creare una serie di turbative. Anche per quanto riguarda le caratteristiche dei caschi e per quanto attiene alle modalità di emanazione del decreto da parte del Ministero dei trasporti abbiamo numerose perplessità. Per questo ci riserviamo di presentare i nostri emendamenti e ci riserviamo anche di chiedere una sospensione, affinché la maggioranza possa concordare un comportamento omogeneo nell'affrontare tutto il provvedimento.

RAFFAELLO RUBINO. Credo che sia innanzitutto necessario evitare gli « effetti-paradosso » connessi a questo provvedimento. Voglio dire che il passaggio da una posizione di sostanziale ignoranza del problema dei ciclomotori ad una situazione di eccessiva fiscalizzazione sul piano dell'uso del casco protettivo finirebbe per avere quello che mi piace definire un « effetto-paradosso ». Si tratterebbe di una norma che rimarrebbe in parte inapplicata: questo sarebbe l'effetto.

Inoltre, con questo disegno di legge si cerca di colmare una lacuna, si cerca di risolvere un problema la cui soluzione è stata sollecitata da più parti, ma non si prendono in considerazione gli effetti che derivano dagli incidenti provocati dai ciclomotori. Dunque, dopo l'approvazione di questo disegno di legge (che, per altro, io auspico avvenga nei tempi più rapidi), rimarrà il problema delle conseguenze de-

rivanti dagli incidenti. Infatti, è noto che la mancanza di obbligo di assicurazione per i ciclomotori determina gravi situazioni e spesso l'impossibilità dell'investito di rivalersi.

Pertanto, ritengo che sia valida l'impostazione iniziale, secondo cui l'obbligo era previsto fino ai 18 anni di età, ed era un elemento propedeutico ad un diverso modo di stare sui ciclomotori. Ritengo, comunque, che non sia affatto da sottovalutare il tema dell'assicurazione, perché in questo modo si continua a dare agli utenti dei ciclomotori una sostanziale licenza di non pagare indennizzi agli investiti.

MAURO DUTTO. Credo che si debbano ormai spendere poche parole per ricordare i problemi che hanno spinto quasi tutti i gruppi parlamentari a presentare proposte di legge in questa materia e che hanno costituito, poi, un terreno di considerazioni correttive rispetto a quello che era il testo presentato dal Governo.

Abbiamo tutti considerato l'urgenza di un provvedimento che cercasse di eliminare una zona di insicurezza per una grossa fetta di utenti della strada, che costituiva anche un neo in un quadro internazionale di paesi che hanno già applicato questo tipo di norme.

Abbiamo cercato, sia con il provvedimento presentato dal Governo sia con le proposte di legge presentate dai gruppi parlamentari o dai singoli parlamentari, di tenere presente una situazione di gradualità e di seguire due filoni di ragionamento. Secondo un primo ragionamento, si è cercato di privilegiare la libera scelta individuale, quindi la non obbligatorietà. Con il secondo ragionamento abbiamo preso in considerazione l'interesse generale della sicurezza di tutti gli utenti. Tra queste due posizioni, abbiamo cercato una via di mezzo, in grado di assicurare gli obiettivi generali che erano alla base di tutte le formulazioni proposte.

Nel lavoro del Comitato ristretto e nel provvedimento unificato che viene presentato al nostro esame riscontro un utile sforzo di ricomposizione, ma trovo anche dei nei, che mi sembra necessario mettere in luce e porre all'attenzione della Commissione, in relazione anche ai pareri che ci sono pervenuti dalle altre Commissioni. In particolare, mi sembra che lo spirito della legge sia tale da prevedere la obbligatorietà fino ai 18 anni ed una maggiore libertà per gli utenti di età superiore, considerata anche la cilindrata dei ciclomotori, e quindi il loro grado di pericolosità. Credo però che il concetto di percorso extra-urbano introduca un elemento destinato ad essere poi in pratica vanificato. Infatti, è essenzialmente impossibile, per via di alcune situazioni di conformazione urbana di alcune città italiane, considerare la destinazione tra urbano ed extra-urbano. Forse un concetto di sicurezza sulle autostrade sarebbe più preciso e più accessibile, ma la distinzione tra zone urbane ed extra-urbane mi sembra troppo vaga. A questo proposito, i suggerimenti che ci vengono dalle Commissioni IX e XIV ci offrono una solida base di ragionamento.

Nell'articolo 2 del testo governativo venivano indicati alcuni aspetti ed alcune caratteristiche di sicurezza, a proposito delle quali vorrei chiedere al relatore di spiegarmi per quali motivi siano stati eliminati. Mi riferisco, in particolare, al secondo comma dell'articolo 2, nel quale si parla di « determinazione delle caratteristiche » del casco, tali che non si « occulti la fisionomia di chi lo indossa e che sia visibile anche nella circolazione su strade non illuminate, mediante l'impiego di adeguato materiale retroriflettente ».

Queste, nella sostanza, sono le mie osservazioni. Concordo con il relatore sulla questione del sequestro previsto all'articolo 3, ma convengo sull'opportunità di eliminare la recidiva, per venire incontro alle condizioni poste dalla Commissione giustizia. Tuttavia è giusto che sia mantenuto il sequestro per rafforzare le indicazioni che vengono dalla legge.

Sono altresì d'accordo per una rapida approvazione del progetto di legge ed ho presente il fatto che sul Parlamento si sono scaricati interessi diciamo industriali – da una parte quelli dei costruttori di motocicli, dall'altra quelli dei costruttori

di caschi - che ritengo complessivamente legittimi. Credo anzi che il Parlamento sia riuscito a trovare una strada che coglie l'interesse generale della sicurezza nonché l'esigenza primaria di salvaguardare la vita umana.

Credo perciò che si debba mantenere fino in fondo questa linea di razionalità, cercando di cogliere il significato complessivo della legge.

FAUSTO BOCCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio subito dire che il nostro gruppo arriva con soddisfazione a questo appuntamento; ricordo tra l'altro che è stato il primo, nella precedente legislatura, a farsi promotore di una proposta di legge in materia, seguita poi da quella di numerosi colleghi di altri gruppi.

Non posso tuttavia non rilevare che, da parte del Governo, vi è stato molto ritardo, ed è per questo che ritengo necessario arrivare quanto prima alla conclusione dell'*iter* di questo provvedimento, per evitare che si accumulino altri gravi ritardi su un problema che colpisce tutte le coscienze, non solo cattoliche, collega e amico Lucchesi. Infatti il problema della vita umana e della sicurezza della salute è essenziale anche per il nostro gruppo: è un problema di civiltà che prescinde da qualsiasi posizione ideologica.

L'esposizione del relatore - che in linea generale condividiamo - ha reso ancora più chiaro, grazie anche al richiamo alle osservazioni formulate dalle altre Commissioni, che la risoluzione di un problema del genere comporta alcune difficoltà. Infatti gli obblighi contenuti in norme di legge non sono mai accolti favorevolmente. Perciò, se dopo l'approvazione di questo provvedimento il Governo non si impegnerà, anche a seguito delle sollecitazioni che vengono dalle più varie componenti della nostra società, ad un perfezionamento della educazione stradale e dell'uso dei mezzi di trasporto (siano essi motocicli, siano essi mezzi a quattro ruote), non raggiungeremo l'obiettivo - che auspichiamo - di una sensibile riduzione degli incidenti.

Ecco perché dobbiamo avere la forza di non lasciarci limitare da considerazioni che, pur importanti, non possono essere ritenute determinanti.

Un provvedimento come questo - lo hanno detto anche altri colleghi - da tempo avrebbe dovuto essere presente nella legislazione italiana. L'Italia, infatti, è uno dei pochi paesi europei e non soltanto europei che non ha ancora una normativa relativa all'uso del casco nella guida di mezzi a due ruote. È senz'altro traumatizzante passare dal nulla ad un obbligo quasi generalizzato, ma i ritardi nella riforma del codice della strada inducono ad approvare una legislazione particolare, che per altro ha sensibilizzato tutti i gruppi parlamentari.

Credo che la documentazione di carattere scientifico, sanitario e statistico in possesso di tutti i componenti della Commissione stia a dimostrare quanto siano gravi le conseguenze degli incidenti della strada. Siamo ormai ad oltre mille morti e 200 mila feriti all'anno per incidenti avvenuti su mezzi di trasporto a due ruote. Occorre certo tener conto delle conseguenze che l'obbligatorietà del casco può arrecare alle attività produttive nel settore, ma non certo al punto di venir meno all'esigenza di intervenire; e, d'altra parte, avendo esaminato la situazione di questo settore, le osservazioni ed i rilievi da esso provenienti, possiamo concludere che non può essere attribuito alla previsione (perché di ciò ancora si tratta, fino a questo momento) dell'obbligo dell'uso del casco il momento di crisi che investe le attività produttive nel mondo delle due ruote. Quello che emerge è piuttosto una situazione che potremmo definire di stallo nella ricerca delle innovazioni, nelle ristrutturazioni, nel raggiungimento della competitività con gli altri paesi.

Riteniamo quindi che il testo unificato elaborato dal gruppo di lavoro e sottoposto al parere delle altre Commissioni debba essere approvato nel suo complesso. Siamo dell'avviso che l'intendimento di operare ulteriori ed incidenti modifiche a tale testo riaprirebbe una questione che potrebbe portarci assai lontano. Vorrei far osservare, per quanto riguarda le preoccupazioni espresse da altri colleghi, co-

me i pareri che ci sono stati trasmessi dalle varie Commissioni che si sono pronunciate in sede consultiva si differenzino tra loro proprio in riferimento alle competenze specifiche dei vari organi che li hanno espressi: in sostanza, si va dalle preoccupazioni espresse dalla Commissione affari costituzionali, dalla Commissione giustizia, dalla Commissione lavori pubblici, tese a rendere meno restrittiva la normativa sull'uso del casco, a quelle espresse in termini così perentori dalla Commissione sanità, la quale condiziona il suo parere favorevole alla modifica dell'articolo 1, nel senso di rendere generale l'uso obbligatorio del casco, senza distinzione di età del conducente o di caratteristiche del percorso stradale seguito. Ci sembra allora che, tra queste due posizioni estreme, il testo del gruppo di lavoro abbia trovato un punto di equilibrio che dovremmo ora cercare di rispettare al massimo.

Nella documentazione inviataci da studiosi dall'Istituto superiore della sanità sono contenuti dati importanti, che fanno riferimento a studi scientifici, effettuati non soltanto in Italia, ma anche in paesi dove vige l'obbligo del casco; e sono pure richiamati i dati relativi a paesi in cui sono stati fatti esperimenti e rilevazioni sia prima che dopo l'introduzione dell'obbligo del casco, come gli Stati Uniti d'America. Risulta da tale materiale che tanto la mortalità quanto i traumi invalidanti hanno subito una drastica riduzione, una volta intervenuto l'uso obbligatorio del casco. E non c'è bisogno che mi soffermi, citando numeri e percentuali, su queste rilevazioni.

Per quanto riguarda il nostro gruppo, dunque, esso si riconosce nel testo unificato e parteciperà alla discussione degli articoli e degli eventuali emendamenti assicurando il proprio contributo, avendo comunque come obiettivo generale quello dell'approvazione del provvedimento nella seduta odierna.

GUIDO BERNARDI. Condivido pienamente quello che ha detto il collega Bocchi, salvo forse l'ultima frase, poiché la ipotesi che nella seduta odierna si giunga all'approvazione del provvedimento mi lascia un po' perplesso. Vorrei intanto manifestare una mia intima convinzione: non c'è gruppo politico o espressione di cultura religiosa o civile che non siano d'accordo sulla impostazione di questo provvedimento. I ritardi degli scorsi anni sono dovuti, a mio parere, più a difficoltà di carattere tecnico che a mancanza di convinzione. Vogliamo quindi ora che si giunga al più presto all'approvazione del provvedimento, premesso che occorre in ogni modo evitare di appropriarsene come se si trattasse di patrimonio di una singola area politica, essendo invece convinzione di tutti che la salvezza della vita umana deve avere priorità su ogni altra esigenza. È proprio per questo che dobbiamo dar vita ad una legge trasparente, chiara ed applicabile: il dovere che abbiamo di adottare un provvedimento che si muova su tale linea non è meno pressante del dovere di adottare il provvedimento. Questo perché una legge emotiva e irrazionale non ci consentirebbe di avere la coscienza tranquilla.

Do atto al gruppo di lavoro di aver svolto bene il suo compito, anche su una base di mediazione. E certo è difficile, per chi non ha preso parte ai lavori svolti in quella sede, esprimere ora critiche al testo, poiché sarebbe facile da parte dei colleghi rispondere a tali critiche lamentando la mancanza di un contributo che in sede di gruppo di lavoro avrebbe potuto essere più utilmente apportato. Tuttavia, non posso non far presente in questa sede una serie di perplessità, prima di pervenire alla presentazione di emendamenti a tale riguardo. Per altro, non avrei nulla in contrario a definire i termini del provvedimento nella stessa giornata odierna, nel corso di una ulteriore riunione del gruppo di lavoro, e ciò allo scopo di meglio rispondere alle perplessità che ora indicherò. Il provvedimento potrebbe essere poi approvato dalla Commissione nella prossima settimana. Se tale proposta dovesse essere interpretata come un tentativo di dilazionare la conclusione dell'*iter* del provvedimento, ne

sarei molto dispiaciuto, ben consapevole però che non è questo il mio intendimento.

Cominciando dall'articolo 1, osservo che il riferimento ai percorsi extraurbani mi sembra assai discutibile, considerato che gli indici di sinistrosità attengono per il 75 per cento all'ambito urbano; e ciò è ben comprensibile, se si pensa alle manovre spericolate che in tale ambito spesso i giovani mettono in atto. Inoltre, la formulazione adottata costituirebbe una fonte di contenzioso a non finire, visto che i percorsi extraurbani sono, a stretto rigore, quelli che si svolgono su strade poste fuori dai limiti delineati dalla segnaletica che individua i centri abitati. Si pensi ai problemi che sorgerebbero per un motociclista, che nel centro urbano di Roma non è tenuto a portare il casco, poi deve indossarlo per recarsi alla propria abitazione, se in ipotesi abita, come abito io, a Mostacciano, nei pressi di Casal Palocco; ed infine può nuovamente non indossarlo. Per evitare che i problemi si complichino troppo, forse sarebbe meglio adottare la dizione « fuori dei centri abitati »; ripeto però che, quanto alla sostanza, la soluzione individuata non mi sembra opportuna, considerata proprio la maggiore pericolosità del traffico nei centri urbani.

Mi lascia pure perplesso, visto il riferimento alla esclusione dall'obbligo per gli utenti di motocarrozzette che siano portatori di *handicaps*, la situazione in cui si troverebbero coloro che utilizzano quei motocicli a tre ruote con cui solitamente vengono trasportate le attrezzature agricole o altri strumenti di lavoro. Saranno anch'essi soggetti all'obbligo del casco ?

PINO LUCCHESI, *Relatore*. C'è, al riguardo, un mio emendamento.

GUIDO BERNARDI. Altrimenti arriveremmo all'assurdo che il contadino, ad esempio, deve mettersi il casco per condurre il suo mezzo di lavoro dalla casa colonica al campo di lavoro.

Circa l'articolo 2, sono d'accordo con il collega Dutto, e devo dire che il testo del disegno di legge del Governo (articolo 2, secondo comma), in cui si chiede che il casco non occulti la fisionomia di chi lo indossa, sia più chiaro del testo del Comitato ristretto. Vorrei anche ricordare che è ancora in vigore la legge Reale che prescrive la riconoscibilità di chi porta il casco. Per cui mi sembrerebbe opportuno definire questo obbligo agli effetti della identificazione del tipo di casco. A mio avviso, quindi, riprenderei in esame l'articolo 2 del disegno di legge governativo che, da questo punto di vista, mi sembra più preciso.

Circa l'articolo 3, penso che occorra tener conto delle obiezioni avanzate dalla Commissione giustizia in materia di recidiva e di sequestro dei motocicli e dei ciclomotori. Mi chiedo però come sia possibile individuare il motoveicolo che sfugga al controllo, in assenza di una targa di riconoscimento che possa indicare all'autorità l'esistenza di una recidiva. Vorrei chiarimenti, perché ho l'impressione che questa sia una norma che rimane sospesa sul piano pratico o che può divenire fonte di contenzioso piuttosto notevole.

Circa il secondo comma dell'articolo 4, là dove si dice che i caschi di tipo non approvato sono soggetti a sequestro su tutto il territorio nazionale da parte dell'autorità giudiziaria, cui è tenuto a far ricorso il ministro dei trasporti una volta accertata la loro non conformità. Devo osservare che un magistrato potrebbe sequestrare i caschi di tipo non approvato senza che il ministro dei trasporti faccia preventivamente ricorso all'autorità giudiziaria. Inoltre, se ad esempio la *notitia criminis* perviene alla polizia della strada non vi è obbligo di intervento immediato ? A me sembra ultroneo questo obbligo del ministro dei trasporti a far ricorso all'autorità giudiziaria, perché o vi è questa conformità o non vi è.

Nell'articolo 5 si dice che la fabbricazione dei caschi protettivi è soggetta ad accertamenti della conformità della produzione in base alla legge 24 marzo 1980, n. 85. A questo proposito, io insisterei perché sul casco sia posta una targhetta

di tipo indelebile dalla quale risulti la partita di fabbricazione. Questo, del resto, avviene già su altri prodotti, come la lana ed il cotone. Con un'etichetta fissata in modo indelebile si può controllare la rispondenza del casco al tipo omologato.

Quanto all'articolo 6, relativo all'introduzione graduata delle disposizioni della legge (a partire dal 1° gennaio 1985 per i motocicli e dal 1° giugno 1985 per i ciclomotori), senza farmi velo degli interessi dei fabbricanti dei caschi o dei fabbricanti di motocicli, vorrei ricordare che l'87 per cento dei caschi viene prodotto in Italia, che tra l'altro ne esporta moltissimi. Mi domando perciò se non possa essere preso in considerazione un ulteriore differimento della data relativa all'obbligatorietà del casco, in modo che il nostro paese possa attrezzarsi per soddisfare completamente le richieste del mercato interno senza perdere le quote già acquisite di mercato estero. Dobbiamo tener presente che esiste anche una concorrenza straniera che non tiene molto conto delle norme di omologazione, perché è una concorrenza da parte di paesi in via di sviluppo, i quali con le norme di omologazione non hanno molta familiarità.

Ritengo, quindi, che sarebbe preferibile dare una maggiore graduazione ai periodi di entrata in vigore dell'obbligatorietà del casco. Le mie sono solo delle riflessioni che pongo all'attenzione dei colleghi.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nella riunione precedente ho avuto modo di esprimere soddisfazione ed apprezzamento per il lavoro svolto dal Comitato ristretto; ho detto anche che condividevo sostanzialmente le linee del nuovo testo, ma oggi rilevo con soddisfazione che esiste un dissenso consistente sui punti relativi alle modifiche introdotte dal Comitato ristretto rispetto al testo presentato dal Governo.

Questo significa che il disegno di legge del Governo era frutto di un'attenta riflessione e teneva conto delle varie realtà esistenti. Pertanto mi pare che debba essere preso in considerazione il suggerimento di chi vuole ripristinare quel testo, soprattutto nei punti più significativi, riguardanti la circolazione extraurbana dei ciclomotori. Ritengo infatti che prevedere un simile obbligo nei percorsi extraurbani significhi provocare un vasto contenzioso, per la difficoltà di distinguere tra centri urbani e centri extraurbani. La proposta dell'onorevole Dutto in proposito mi sembrava interessante, però non bisogna dimenticare che nelle autostrade i ciclomotori non possono circolare; quindi, venuta meno la mediazione rappresentata dalla proposta dell'onorevole Dutto, credo che si debba prendere in seria considerazione l'opportunità di una disciplina diversa per i conducenti dei ciclomotori nei percorsi extraurbani.

Ritengo poi ragionevole e giustificata l'osservazione della Commissione giustizia per quel che riguarda la recidiva e pertanto sarà bene accogliere quel suggerimento nella redazione del testo definitivo.

Ritengo che sia giusta anche l'osservazione dell'onorevole Dutto circa l'eliminazione dal disegno di legge della prescrizione dei catarifrangenti sui caschi, che potrà essere oggetto del decreto ministeriale di applicazione, nonché l'altra sua osservazione circa la prescrizione di un casco che non occulti il volto del conducente, come d'altra parte – se non erro – è previsto da una legge contro il terrorismo.

Mi auguro che i contrasti emersi questa mattina non determinino un allungamento dei tempi di approvazione del disegno di legge, perché è auspicio del Governo che esso sia approvato il più presto possibile.

PRESIDENTE. Ci troviamo di fronte a due differenti proposte: da un lato lo onorevole Bernardi ha proposto di ritornare al gruppo informale di lavoro per esaminare gli emendamenti che in questa sede sono stati presentati e per rimeditare su tutte le osservazioni avanzate questa mattina. Dall'altro vi è la proposta dell'onorevole Potì di una sospensione, anche breve, della seduta, prima di procedere all'esame degli articoli.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Devo dire che le posizioni dell'onorevole Bernardi, il quale ha pure delle responsabilità specifiche in questo settore, mi hanno parzialmente meravigliato, anche perché – devo dirlo con schiettezza – ad eccezione di alcuni emendamenti di carattere specifico, non ho sentito questa mattina elementi di novità rispetto a problemi, esigenze e situazioni emersi durante la discussione precedente e durante le riunioni del gruppo di lavoro. Sono tutti problemi, cari colleghi, sui quali abbiamo già esercitato la nostra attenzione, assumendo un certo tipo di ipotesi, che è quella sottoposta al vostro esame. Il disperdersi, secondo l'impostazione del collega Bernardi, nell'esame di problemi di natura specifica, ci porterebbe necessariamente a rallentare i tempi di conclusione dell'esame del provvedimento e a riaprire una discussione lungo una strada in cui le opinioni sono contrastanti e facilmente sostenibili dall'uno e dall'altro lato, con il risultato che ognuno cercherà di mantenere ferme le proprie convinzioni, esacerbando così i contrasti.

Ritengo che invece oggi si debba dare una risposta alle aspettative e alle esigenze del paese; si tratta di dar vita ad un testo legislativo, che è pur sempre perfettibile e modificabile, e sul quale potremo andare a verificare, fra sei mesi, fra un anno o quando il Parlamento lo riterrà opportuno, i punti che debbano essere corretti sulla base delle esperienze acquisite.

È questo il modo corretto di procedere che ha sempre contraddistinto i lavori di questa Commissione nei singoli settori di propria competenza. Io ritengo che si debba procedere in questo modo, anche perché, per dirla con un detto toscano, il meglio è nemico del bene e andare alla ricerca esasperata di soluzioni specifiche significa, in questo momento, rinviare *sine die* il provvedimento, mentre le aspettative consolidate del paese e dell'opinione pubblica vogliono che il Parlamento dia al più presto una risposta su questo problema.

In conclusione ritengo che si debba procedere secondo le regole parlamentari, lavorando sul testo elaborato dal Comitato ristretto, discutendo ed approfondendo, con serenità e pacatezza, gli emendamenti che ogni gruppo e ogni parlamentare intendono presentare a quel testo.

Qualora poi prevalesse l'ipotesi di una breve sospensione avanzata dall'onorevole Potì, da parte mia non ci sono obiezioni, specialmente se ciò può servire a fare chiarezza fra i gruppi della maggioranza, anche se personalmente ritengo che una volta raggiunto un accordo, un compromesso su un certo testo, sia poi difficile modificare qualcosa senza rischiare di sconvolgere gli equilibri faticosamente raggiunti, a meno che non intervengano fatti completamente nuovi, cosa che questa mattina non mi sembra sia accaduta.

ANTONINO CALDORO. La mia opinione è che si debba accogliere la proposta dell'onorevole Potì per una sospensione della seduta. Qualora prevalesse la proposta dell'onorevole Bernardi, sono favorevole ad esaminare nel Comitato ristretto gli emendamenti presentati, in modo da arrivare la prossima settimana ad un testo definitivo.

A nome del gruppo socialista, suggerirei di giungere ad un accordo generale per un riesame del provvedimento in sede di gruppo di lavoro.

PRESIDENTE. Desidero fare osservare che se dovesse essere accettata la proposta di sospensione dei lavori, avanzata dall'onorevole Potì, dovremmo eventualmente riprenderli nell'intervallo della seduta di Assemblea, data l'impossibilità di riunirci in sede legislativa in concomitanza dei lavori d'aula convocata per le 11,30. L'altra soluzione sulla quale la Commissione è chiamata a pronunciarsi è se compiere una ulteriore riflessione sul provvedimento in sede di gruppo informale per ritornare a discuterlo in sede plenaria la prossima settimana.

SILVANO RIDI. Desidero esprimere la mia personale solidarietà al relatore per

la correttezza con la quale ha riferito dei lavori del gruppo di lavoro per la coerenza manifestata in tutta la discussione. E dico questo perché sono anch'io contrario al rinvio prospettato al gruppo di lavoro, anche in considerazione del fatto che ciascuno dei membri di questa Commissione ha avuto modo di toccare con mano la quantità e la complessità non tanto dei problemi quanto degli interessi che con la proposta di introduzione del casco siamo venuti a toccare. Sappiamo tutti, infatti, che se il gruppo di lavoro da una prima ipotesi di obbligatorietà generalizzata del casco è passato ad una ipotesi articolata in termini di tempo, di cilindrata e anche di tracciato ciò è dovuto al fatto che il gruppo stesso, facendosi carico degli interessi toccati è arrivato ad una sintesi resa possibile dal confronto aperto e sincero delle tesi avanzate. Quello che il relatore ha oggi qui illustrato e che è contenuto in questo articolato è stato l'unico risultato possibile in rapporto all'unica scelta valida che si poteva fare, quella, cioè, di salvaguardare un interesse prioritario, ovverosia difendere al meglio il bene fondamentale rappresentato dalla vita umana, ben sapendo che ciò poteva ledere qualche interesse, quale quello dei produttori dei motocicli.

Giustamente sottolineava il relatore che nessuno, tra chi ha partecipato a questa intensa discussione, è convinto di aver presentato al dibattito di questa mattina un testo che non sia perfettibile sulla base dell'esperienza e che soprattutto non lo sia sulla base di altri adempimenti che il Governo ed il Parlamento dovranno compiere (in particolare mi riferisco alle novità che l'auspicata riforma del codice della strada potrebbe introdurre). Certo è comunque che è quanto mai importante rispondere oggi ad un'aspettativa del paese, quella cioè che nella circolazione dei mezzi in questione sia garantito il massimo di sicurezza. E a tal fine la scelta del gruppo di lavoro è stata quella di tracciare una normativa perfettibile ed integrabile con altri strumenti legislativi, una scelta che senz'altro qualifica il Parlamento e non soltanto questa Commissione.

Ribadisco, quindi, di essere contrario a proposte di rinvio a meno che queste non prevedano tempi brevi, tali comunque da limitare il rinvio al prosieguo della giornata odierna. Siamo cioè favorevoli ad una breve sospensione che consenta ai rappresentanti delle forze politiche di poter meglio chiarire e considerare taluni aspetti del provvedimento ma non ad un rinvio che rimetta in discussione la conclusione fondamentale alla quale siamo pervenuti e che, ripeto, non ci trova del tutto consenzienti, perché saremmo stati favorevoli ad una ipotesi di generalizzazione, ovvero sia all'obbligatorietà del casco per tutti i conducenti di motocicli, indipendentemente alla cilindrata e dal percorso.

GIUSEPPE QUIETI. A questo punto, non credo sia possibile una breve sospensione dei lavori per poterli eventualmente riprendere nell'intervallo della seduta di Assemblea.

FAUSTO BOCCHI. Noi proponiamo il passaggio all'esame degli articoli, considerato che resta ancora un po' di tempo prima dell'inizio della seduta di Assemblea.

GIUSEPPE QUIETI. Ma continuando a parlare ho l'impressione che arriveremo alle 11,30, cioè all'ora di inizio della seduta.

La proposta del collega Bernardi di ritornare al gruppo di lavoro non è esclusa da un rinvio puro e semplice della discussione. Avendo a disposizione soltanto un quarto d'ora per i nostri lavori, poiché alle 11,30 siamo costretti a sospendere la seduta, sarebbe una forzatura passare all'esame dell'articolato, visti i problemi ancora aperti e una indisponibilità a ricercare quella unità che sarebbe invece opportuna.

GUIDO BERNARDI. Ritengo che il testo scaturito dal gruppo di lavoro, che è senza dubbio frutto di mediazioni e di approfondimenti, possa essere corretto. Sulla filosofia generale del provvedimento siamo tutti d'accordo; ognuno di noi ha figli che

vanno in motociclo e tutti ci preoccupiamo della loro incolumità. Ma dobbiamo anche preoccuparci di fare una legge che non determini poi innumerevoli contenziosi che non risolvono i problemi e aggravano la situazione generale. Nel mio intervento ho posto dei quesiti (delle motocarrozzette, della visibilità, dell'individuazione dei veicoli). Se ad essi può essere data una immediata risposta possiamo anche continuare la discussione.

PRESIDENTE. Ripeto che sono state avanzate due proposte: di un riesame del provvedimento in sede di gruppo di lavoro e di una breve sospensione. Se viene accettata la seconda faccio presente che potremo riconvocarci solo nell'intervallo dei lavori d'aula, oppure rinviare la discussione alla prossima settimana.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Colgo l'occasione che mi è data dalla discussione sull'ordine dei lavori per sottoporre alla Commissione il problema della rapida definizione del provvedimento relativo al piano generale dei trasporti, previsto al secondo punto dell'ordine del giorno. Confesso di sentirmi abbastanza imbarazzato quando, negli incontri con le forze sociali e le autonomie regionali, faccio riferimento a questo piano che non riesce a diventare operativo. Mi permetto pertanto di pregare la Commissione, nel caso intendesse riprendere i lavori nella giornata di oggi, di discutere con priorità assoluta questo disegno di legge – senza con questo voler metter in discussione l'importanza del provvedimento relativo all'obbligatorietà del casco –, in quanto il piano generale dei trasporti è uno strumento indispensabile per agire rapidamente anche in vista di altre scadenze e altri impegni (ferrovie, autostrade) che hanno bisogno di un referente generale all'interno del quale inserirsi. Siamo di fronte ad un grande problema che incide di fatto sui lavori della Commissione, e che quindi è importante definire quanto prima.

Per quanto riguarda il provvedimento n. 1286 ritengo che il testo elaborato dal gruppo di lavoro rappresenti un importante passo in avanti. Come Governo, non ho voluto investire la Commissione ma i gruppi di maggioranza su un aspetto di « governabilità » della legge. Da questo punto di vista, quindi, devo dire che il Governo si atterrà a ciò che la Commissione deciderà, ma il punto sul quale la Commissione era giunta nella definizione del percorso extraurbano pone problemi di governabilità, e lo dico in questo momento stando a quanto mi viene riferito dai miei uffici.

PRESIDENTE. Il ministro propone di dare la precedenza al disegno di legge sul piano generale dei trasporti. Dobbiamo decidere se riprendere la seduta nell'intervallo o rinviarla alla prossima settimana.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Dobbiamo decidere se andare al gruppo informale di lavoro o continuare in Commissione. Allo stato dei fatti, per quanto mi è dato capire, la decisione preliminare che dobbiamo prendere è se continuare a lavorare sul testo in Commissione o invece accettare la proposta formulata dal collega Bernardi e sulla quale ho già espresso il mio parere contrario.

GUIDO BERNARDI. Desidererei una risposta soddisfacente in merito alle questioni che ho posto.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha detto che nella discussione generale in Commissione e nel gruppo di lavoro quelle osservazioni erano state già esaminate e ad esse erano state date risposte chiarificatrici e che avevano consentito di giungere al testo che il gruppo di lavoro ha presentato alla Commissione. Il relatore, quindi, ritiene superfluo e pleonastico un ritorno al gruppo di lavoro.

MAURO DUTTO. Piccoli gruppi parlamentari che non hanno la possibilità di prendere parte a quei lavori ne vengono tagliati fuori. Punto per punto, desiderano anch'essi esprimere le loro opinioni.

PRESIDENTE. Onorevole Dutto, lei sa che i gruppi di lavoro sono appositamente previsti nei casi in cui si debba giungere ad un testo unificato di tanti progetti di legge.

MAURO DUTTO. Sono d'accordo, ma non credo che questa sia una verità rivelata e non discutibile.

GUIDO BERNARDI. Ritiro la mia proposta.

DAMIANO POTÌ. È consuetudine che la Commissione esamini preliminarmente gli emendamenti in un gruppo di lavoro ristretto in cui sono rappresentati i gruppi.

MAURO DUTTO. In quei gruppi di lavoro non sono rappresentati tutti i gruppi.

PRESIDENTE. Potremmo anche discutere gli emendamenti direttamente in Commissione.

DAMIANO POTÌ. Faccio mia la proposta del collega Bernardi, cioè quella di tornare al gruppo di lavoro.

PRESIDENTE. Propongo di effettuare una breve sospensione dei lavori, demandando all'ufficio di presidenza la decisione in ordine alla eventuale ripresa della riunione in sede legislativa nella giornata odierna, in rapporto anche all'andamento dei lavori dell'aula ed alla effettuazione della prevista audizione dei soggetti interessati al problema della sicurezza del lavoro.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta, sospesa alle 11,30, è ripresa alle 14,30.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, nel periodo di sospensione si era deciso, d'accordo con il ministro dei trasporti, ed anzi su sua sollecitazione, di riprendere la seduta alle ore 14. Constato con grande disappunto che il Governo è assente, per cui, a norma di regolamento, non possiamo continuare nei nostri lavori.

FAUSTO BOCCHI. Prendo atto con vivo rammarico dell'assenza del Governo che in pratica impedisce lo svolgimento della seduta in sede legislativa. Unisco al rammarico una ferma protesta al Governo, e personalmente al ministro dei trasporti che questa mattina con insistenza aveva richiesto la disponibilità dei gruppi ad utilizzare qualsiasi ritaglio di tempo per proseguire la discussione di provvedimenti importanti già iscritti all'ordine del giorno, prospettando anche una inversione dell'ordine del giorno per definire subito il disegno di legge relativo al piano generale dei trasporti.

Il senso di questa protesta va a difesa intanto dell'impegno del presidente che aveva assunto ogni possibile iniziativa per tenere questa seduta nell'intervallo dei lavori d'aula e, prevedendo addirittura l'impossibilità per i commissari di consumare il pasto se non in questa sede, aveva fatto portare dei panini. In secondo luogo la protesta è a difesa dell'attività e dell'impegno del Parlamento che è stato oggetto ripetutamente di affermazioni di spregio per la sua presunta incapacità di lavorare. Con l'atteggiamento del Governo di oggi – che con la sua assenza fisica mostra di non tenere in nessuna considerazione il Parlamento – si ha la palese dimostrazione che non siamo noi a dover essere criticati. Se tra il Governo e la maggioranza sono sorti dei problemi in merito ai provvedimenti all'ordine del giorno era preciso dovere del ministro presentarsi e richiedere magari l'aggiornamento della seduta che vede la presenza della stragrande maggioranza dei commissari, in particolare del nostro gruppo.

Sottolineo che questa mattina alcuni esponenti della maggioranza hanno insistentemente cercato di attribuire la responsabilità dei ritardi al gruppo comunista. Ebbene, questi colleghi sono ora totalmente assenti e non hanno neppure sentito la necessità di giustificare questo loro atteggiamento. Riteniamo che il Parlamento non debba essere a disposizione

dei comodi e dei capricci di questo o quel gruppo. È per questo che la mia protesta è a difesa di tutti i colleghi presenti – compresi quelli della democrazia cristiana – e di grande rammarico per i rapporti che si vanno instaurando in questa fase di attività della Commissione stessa.

Sullo specifico problema del provvedimento relativo ai caschi, noi ritenevamo e riteniamo che fosse possibile, con il passaggio all'esame degli articoli e degli eventuali emendamenti presentati, giungere alla conclusione dell'*iter* legislativo entro un termine di tempo ragionevole, pur dando spazio alle discussioni tra maggioranza ed opposizione sugli eventuali diversi punti di vista.

Per quanto riguarda il piano generale dei trasporti, non possiamo che ripetere la nostra più aperta e convinta adesione all'approvazione sollecita di quel provvedimento, tanto che già all'inizio della discussione sulle linee generali espressi la posizione nostra di non presentare alcun emendamento proprio per non ritardare in alcun modo l'*iter* del provvedimento stesso, già approvato dal Senato. Il nostro atteggiamento, dunque, era motivato dall'ovvia considerazione degli effetti negativi che un ritardo avrebbe comportato, effetti tanto più negativi considerata la situazione dei lavori parlamentari in vista della prossima scadenza elettorale per il rinnovo del Parlamento europeo.

Dobbiamo, in questa sede, riaffermare un'esigenza già espressa con lettera al presidente, quella, cioè, di una sollecita approvazione del disegno di legge sui provvedimenti urgenti – non a caso – per l'autotrasporto per il quale riteniamo che anche la riunione odierna, se fosse stato possibile svolgerla, avrebbe potuto anticipare i tempi e che comunque chiediamo sia iscritto all'ordine del giorno della prima seduta utile della Commissione.

GIUSEPPE QUIETI. Non conoscendo i motivi per i quali il Governo è assente, non esprimeremo giudizi. Desidero soltanto ribadire la volontà del gruppo della democrazia cristiana di portare avanti entrambi i provvedimenti all'ordine del giorno di questa mattina. Desidero anche sottolineare che l'assenza di numerosi colleghi di tutti i gruppi parlamentari è forse dovuta all'andamento dei lavori d'aula.

Le perplessità, le richieste d'interpretazione relative ad alcune parti del provvedimento riguardante i caschi non sono tali da indurre chicchessia a ritardare e bloccare il provvedimento. È auspicabile, quindi, che nella prossima seduta utile della Commissione si torni ad affrontare un tema che sta a cuore a tutte le forze politiche.

ANTONIO CIANCIO. Credo anch'io che il presidente abbia fatto bene ad esprimere il suo disappunto per l'assenza del Governo e ritengo che detto disappunto dovrebbe esprimerlo l'intera Commissione proprio perché l'atteggiamento del Governo non riguarda questo o quel gruppo ma la Commissione nel suo insieme che aveva espresso l'avviso di convocarsi nel pomeriggio e che deve registrare, invece, l'assenza del Governo.

Francamente, non comprendo l'affermazione dell'onorevole Quieti per il quale meglio sarebbe non esprimere giudizi non conoscendo le ragioni per cui il ministro o un rappresentante del Governo non sono presenti in Commissione. Questa affermazione mi stupisce, ripeto, perché il problema non è quello di conoscere o no le ragioni di questa assenza, ma un'altro: il ministro, o chi per lui, avrebbe avuto il dovere di venire in Commissione e dire che non riteneva più urgente la sua richiesta; in secondo luogo, avrebbe avuto l'obbligo di spiegare le ragioni per le quali non riteneva più urgente la convocazione della Commissione, visto e considerato che dalla discussione che questa richiesta ha suscitato il ministro ha tratto la conclusione che una parte della Commissione – il gruppo comunista – non intendeva far procedere in tempi spediti l'*iter* di approvazione della legge generale sui trasporti. Il problema, dunque, è quello del rapporto del Governo con la Commissione, ed è certo un rapporto niente affatto corretto e rispetto al quale c'è da sottolineare non solo il nostro disappunto, ma altresì

elevare una protesta nei confronti del Governo, tanto più che ciò avviene nel momento in cui si scatena un attacco – guarda caso da parte del partito cui appartiene il ministro dei trasporti – nei confronti del Parlamento e del suo modo di lavorare.

In una precedente seduta, lo stesso ministro Signorile ebbe a lamentarsi con la Commissione, sempre in rapporto alla questione relativa al piano generale dei trasporti, dei ritardi frapposti alla rapida approvazione del provvedimento. A maggior ragione, dunque, il ministro avrebbe dovuto spiegare alla Commissione le ragioni che non lo hanno più portato ad insistere su questa sua richiesta. Questo atteggiamento evidenzia, con maggior chiarezza, ciò che è emerso anche da precedenti discussioni, e cioè la difficoltà della maggioranza ad accettare il testo del disegno di legge senza introdurvi emendamenti. Il ministro Signorile, questa mattina, ha espresso la volontà di mantenere il testo così com'è, invitando i presentatori di emendamenti a ritirarli o a trasformarli in ordini del giorno. Probabilmente, però, la maggioranza non è dello stesso avviso.

Vi è una discussione avviata e aperta in Commissione che investe i contenuti di quel provvedimento e correttezza vorrebbe da parte del ministro di rendere esplicite tutte le ragioni per le quali è difficile andare avanti su una certa strada. Il ministro sa bene che proprio in relazione a quel provvedimento – come ad altri relativi al suo settore – non tutto è pacifico. Se crede di andare avanti in una certa direzione la via migliore è quella di un dibattito aperto in Commissione che consenta un confronto tra tutte le forze politiche. Percorrere altre strade significa che il Governo e la maggioranza non hanno il coraggio di confrontarsi fino in fondo con tutte le altre forze politiche. Ho voluto riprendere le considerazioni svolte dal collega Bocchi perché mi sembra che quanto avvenuto oggi, dal punto di vista formale e politico, sia estremamente grave e non possa essere passato sotto silenzio, tanto più che non si perde occasione da parte del ministro di scaricare sull'opposizione responsabilità che invece appartengono al Governo e alla maggioranza.

SILVANO RIDI. Non aggiungerò ulteriori parole di protesta a quelle che sono già state pronunziate e non credo abbia bisogno di altri commenti l'atteggiamento inammissibile del Governo che ha prima cercato di forzare fino all'ultimo la Commissione a riunirsi nell'intervallo della seduta d'aula per la definizione del provvedimento relativo al piano generale dei trasporti e poi è sparito di scena senza alcuna giustificazione. E noi non capiamo le ragioni che lo hanno indotto a ripensare su quella esigenza di urgenza che con tanto calore aveva difeso. Questo atteggiamento, non solo incomprensibile, ma inaudito, non ha bisogno di commenti. Ha invece bisogno di qualche commento il nostro modo di porci come Commissione di fronte a questo inqualificabile atteggiamento del Governo, atteggiamento dilatorio su questioni estremamente delicate e di grande importanza che sono al nostro esame (come il piano generale dei trasporti, l'obbligo del casco, l'istituzione del comitato per la sicurezza del volo, la riforma dell'Azienda ferroviaria, le misure urgenti per l'autotrasporto, i pareri, come quello relativo alla presidenza del consorzio autonomo del porto di Napoli su cui ci dobbiamo pronunciare nei tempi stabiliti altrimenti il nostro silenzio sarebbe ritenuto un assenso). Il tempo che stiamo perdendo sarà difficile recuperarlo. Di qui la nostra amarezza, ma al di là di questa la nostra protesta. Chiedo se sia possibile che la nostra Commissione, che è un'articolazione estremamente importante del Parlamento, assuma una posizione di riprovazione, una censura nei confronti del Governo che lo costringa a mantenere gli impegni che a parole proclama, attraverso un calendario dei lavori molto serrato per portare in qualche modo allo scoperto, in termini costruttivi, questa sua volontà e dare una risposta ai problemi sul tappeto. In questo modo si riuscirà a superare parte del tempo perduto, quei ritardi che l'atteggiamento inammissibile e incomprensibile del Governo ha provocato.

Chiedo pertanto al presidente di riunire al termine della seduta l'ufficio di presidenza per formulare questo calendario in modo che nella prossima settimana si possano portare a compimento i provvedimenti relativi al piano generale dei trasporti all'obbligo del casco, all'autotrasporto merci e tutti gli altri che abbiamo già all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Convocherò l'ufficio di presidenza alla fine delle audizioni previste per oggi.

Comunico inoltre che la I Commissione affari costituzionali ha rinviato per l'ennesima volta l'espressione del parere sul disegno di legge n. 1428 recante provvedimenti urgenti per l'autotrasporto, per cui la Commissione non può far procedere la richiesta per l'assegnazione del disegno di legge in sede legislativa.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 15,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO