COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

14.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 GIUGNO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Sostituzione:

PRESIDENTE 3

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Elaborazione del piano generale dei trasporti (*Approvato dal Senato*) (1273) . 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 4, 11, 13, 14, 15

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 8, 9

BERNARDI GUIDO, *Relatore* . . . 3, 7, 11, 12

CALDORO ANTONIO 8

CANNELONGA SEVERINO 11

DUJANY CESARE 6, 7

DUTTO MAURO 9, 10

LIGATO LODOVICO 6, 10, 11, 15

LUCCHESI PINO 15

RIDI SILVANO 7

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 4, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 15

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

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);

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 (810);

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

PAG.

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) 16

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26

BERNARDI ANTONIO 24, 25

BERNARDI GUIDO 20, 22, 23

CALDORO ANTONIO 20, 22, 23

CAZORA BENITO 25

DUTTO MAURO 22, 24

LIGATO LODOVICO 25

LUCCHESI PINO, *Relatore* . . . 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26

MELILLO SAVINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 25

PERNICE GIUSEPPE 21

POTÌ DAMIANO 18

QUIETI GIUSEPPE 22, 24, 25, 26

RIDI SILVANO 24

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 18, 19, 20, 23

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 26

La seduta comincia alle 11.

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

(*È approvato*).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che per la seduta odierna il deputato Fiandrotti sostituisce il deputato Amodeo.

Seguito della discussione del disegno di legge: Elaborazione del piano generale dei trasporti (Approvato dal Senato) (1273).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Elaborazione del piano generale dei trasporti », già approvato dal Senato nella seduta del 1° febbraio 1984.

Proseguiamo la discussione del disegno di legge. Avverto che sono pervenuti i pareri favorevoli della I, della V e della IX Commissione.

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Desidero confermare le dichiarazioni da me rese all'inizio del dibattito su questo provvedimento. Sono più che mai convinto della necessità e dell'urgenza di un piano generale dei trasporti in Italia che ricolleghi anche le varie esperienze regionali, o le solleciti ove queste non siano state ancora fatte, che ottimizzi e razionalizzi il sistema, sappia spendere meglio le risorse in un equilibrio di produttività e di investimenti. Pertanto le motivazioni favorevoli del nostro gruppo al disegno di legge rimangono in tutto il loro spessore. Ritengo però che l'articolo 1 abbia una formulazione troppo generica, limitandosi a postulare un indirizzo unitario della politica dei trasporti. Sono pertanto dell'avviso che vada meglio specificato – e in proposito ho predisposto un emendamento – affinché il Piano abbia una fisionomia più chiara, anche per coloro che dovranno iniziarne l'elaborazione, perché sia più definita la volontà del legislatore non soltanto di unificare la politica dei trasporti e coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi, ma di individuare tutti gli interventi finanziari, amministrativi, istituzionali, necessari – anche sotto il profilo degli investimenti – per potenziare il sistema, integrare le varie modalità del trasporto, ottimizzare l'esistente, creare insomma un piano generale che sia veramente il binario sul quale avviare la politica del trasporto in Italia.

L'onorevole Ligato ha preannunciato la presentazione di alcuni emendamenti – sui quali gradirei conoscere l'opinione del ministro –, tesi sostanzialmente a costituire un organismo permanente nell'ambito del Ministero dei trasporti per evitare la frammentazione della politica di questo settore dovuta anche alla provvisorietà dei titolari di questo dicastero, considerate le frequenti crisi di Governo che ci portano ogni volta un ministro diverso (e un diverso *staff* di personale) con le conseguenze che tutti conosciamo. Gli emendamenti del collega Ligato tendono, con l'istituzione di un segretariato generale, a comporre questa frammentarietà, ad evitare la provvisorietà e ad affidare ad un unico organismo permanente che esuli dall'alternarsi dei ministri la direzione della politica dei trasporti.

L'onorevole Ligato ipotizza inoltre la istituzione di un comitato parlamentare per la sicurezza dei trasporti, ben definito nella sua composizione e nei suoi compiti.

Di fronte al preannuncio di questi emendamenti è bene chiarire la posizione della democrazia cristiana. Da molti anni

chiediamo ai vari ministri succedutisi al dicastero dei trasporti di istituire un organismo permanente, avendo anche noi avvertito tutti gli inconvenienti di una frammentazione della politica nel settore. Ma debbo purtroppo constatare che non si è mai andati al di là di una promessa in tal senso. Ci troviamo oggi ad un bivio. Mentre siamo dell'avviso che il Piano generale sia varato al più presto, d'altra parte riconosciamo che il segretariato generale sia un organismo che serve e che il Ministero stesso debba essere riformato nella sua struttura. Nel dibattito politico in corso tra i gruppi si è parlato anche di un allargamento delle competenze del Ministero dei trasporti che dovrebbe accorpare quelle del Ministero della marina mercantile. Mi riferisco alla recente conferenza del partito comunista, ma vi sono state delle riflessioni in merito anche da parte di altri gruppi politici: quindi è un settore che indubbiamente va preso in considerazione. Io vorrei sapere l'opinione del Governo su questo argomento, in quanto è essenziale, a mio avviso, che esso prenda degli impegni per poter mettere in correlazione la esigenza di partire al più presto possibile con un piano che avrà certamente un suo tempo di maturazione con l'esigenza di introdurre nel nostro settore – non solo a livello culturale, bensì anche a livello legislativo – questa riforma del Ministero dei trasporti, di cui tutti avvertono la necessità ma che è stata sempre rinviata da parte dei vari titolari del dicastero. Successivamente, vorrei conoscere il pensiero dei vari gruppi politici per poterne trarre le relative conseguenze.

PRESIDENTE. Avverto che il relatore ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, aggiungere i seguenti commi:

« Il Piano, finalizzato all'obiettivo di assicurare produttività e competitività al sistema italiano dei trasporti, individua gli interventi sia sotto il profilo organico e gestionale per ottimizzare l'esistente, sia sotto il profilo degli investimenti necessari anche per realizzare l'aumento di potenzialità del sistema e la sua integrazione.

Nell'ambito del Piano dovranno essere operati l'integrazione e il coordinamento temporale fra i Piani settoriali e quelli regionali, realizzando un processo di definizione, di gestione e controllo del sistema nazionale dei trasporti ».

L'onorevole Dujany ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, dopo il terzo comma, aggiungere il seguente:

« A norma dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1978, n. 196, il piano di cui al precedente articolo 1 e gli aggiornamenti di cui al successivo articolo 4 sono predisposti d'intesa con la Regione Valle d'Aosta per quanto riguarda gli aspetti che attengono nell'ambito territoriale di tale Regione ».

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Desidero intervenire brevemente sul merito delle domande prima poste dal relatore, ponendo però la seguente premessa: nel corso della precedente riunione, il Governo chiese alla Commissione di valutare i tempi – non solo le questioni di merito – circa la definitiva approvazione di un provvedimento che, come provvedimento di procedure, avrebbe dovuto essere molto più semplice e rapido nel suo *iter*. In tal senso, il Governo espose – ed espone adesso con maggiore chiarezza, anche di fronte agli emendamenti presentati dall'onorevole Ligato – una serie di valutazioni attinenti al merito del disegno di legge.

In primo luogo, sono assolutamente d'accordo con la modifica indicata dall'onorevole Bernardi, nel senso che la formulazione che il relatore suggerisce di aggiungere al testo in esame a mio giudizio consente un ulteriore chiarimento e va perfettamente nella linea delle proposizioni che poi sostanzialmente ispirano il provvedimento e che sono, per altro, indicate nella relazione introduttiva. Pertanto, la questione relativa all'emendamento dell'onorevole Bernardi non è una questio-

ne di merito. La valutazione che io faccio come rappresentante del Governo, e che poi la Commissione dovrà approfondire, riguarda i tempi prevedibili per lo svolgimento dell'*iter* del provvedimento, tenendo conto del fatto che la situazione del Senato è in questo periodo abbastanza densa di impegni. Come ripeto, la valutazione spetta alla Commissione: è però dovere del Governo sottolineare questo come un problema di applicabilità di uno strumento di procedure che potrà sicuramente dare dei grossi vantaggi, soprattutto in vista degli impegni di spesa che il Governo si avvia a proporre sia attraverso la legge finanziaria, sia attraverso le leggi poliennali di spesa.

In secondo luogo, gli emendamenti preannunciati dall'onorevole Ligato sono molto apprezzabili e, da parte mia, sono considerati positivamente (debbo dire anche al di là di questioni più o meno particolari) perché si ispirano ad una riorganizzazione del Ministero dei trasporti in funzione delle responsabilità di programmazione e di indirizzo che tale dicastero deve sempre più tendere ad assumere. Come è noto, noi dobbiamo discutere sulla Azienda delle ferrovie, dobbiamo discutere sulla sicurezza del volo: la filosofia del Governo, in questo comparto della pubblica amministrazione, è di scindere abbastanza chiaramente i compiti di programmazione, di indirizzo e di controllo da quelli di gestione. Prego quindi l'onorevole Ligato di non formalizzare i suoi emendamenti non a causa del loro merito specifico ma in quanto il Governo si impegna a presentare in questa sede, ribadendo un impegno già assunto in altra circostanza, un disegno di legge di riforma del Ministero che, del resto, è parzialmente già in fase di avanzata predisposizione. Sia nel progetto relativo al codice della strada sia in quelli concernenti la sicurezza del volo e l'Azienda delle ferrovie sono contenuti spezzoni di riforma: e, sotto questo profilo, ringrazio l'onorevole Ligato per la sollecitazione che egli ha proposto attraverso i suoi emendamenti, sollecitazione che è accolta nel senso di un impegno alla presentazione di un disegno di legge di riforma del Ministero dei trasporti che, sostanzialmente, raccolga tali diversi « spezzoni » riconducendoli a filosofia unitaria. Sintetizzando quindi – e poi ne discuteremo nella sede opportuna – siamo di fronte alla previsione di una struttura composta di aziende e di agenzie di gestione: cioè le direzioni come direzioni con autonomia funzionale, la segreteria del Ministero come segreteria generale di supporto tecnico alle direzioni. Da questo punto di vista, la finalità programmatrice di indirizzo e di controllo assumerebbe una sua chiara formulazione istituzionale nella definizione di un dicastero che, sotto questo profilo, corrisponderebbe nelle sue strutture alle esigenze del settore. Per tale ragione mi permetto di osservare che non è questa del disegno di legge sul piano generale dei trasporti (che, lo ribadisco, è una legge di procedure, non di scelte di merito) la sede più adatta per sopportare l'inserimento delle disposizioni prospettate, che avrebbero la loro collocazione normale in un disegno di legge *ad hoc*.

Quanto all'emendamento dell'onorevole Dujany, nel quale si fa riferimento alla necessità di intese con la Val d'Aosta, ricordo che la questione fu già sollevata al Senato e, all'unanimità, quel ramo del Parlamento decise di ritenerla superata. E ciò perché, da un lato, noi ci troviamo di fronte ad una legge di procedure volta a consentire l'esercizio di poteri amministrativi trasferiti o delegati, non alla legge di attuazione del piano; quest'ultima, infatti, si muove nell'ambito del rapporto Parlamento-Governo, mentre la legge di procedure individua obiettivi e finalità di interesse nazionale. Gli interessi regionali delle regioni a statuto speciale sono salvaguardati dalla legislazione vigente, rispetto alla quale questo atto legislativo non è sostitutivo in nulla. Per cui, quando si presentano quegli aspetti prioritari tutelati dalla Costituzione, che richiedono l'intesa Governo-Regioni, tutto ciò avviene secondo la procedura ordinaria sia in sede di Consiglio dei ministri, sia in sede di CIPE. Questo discorso è stato più volte approfondito ed è contenuto nei verbali

della Commissione affari costituzionali del Senato. Io prego quindi l'onorevole Dujany di ritirare il suo emendamento con questa precisazione da parte mia e con questo impegno; del resto non vi era bisogno di ribadirlo, perché è la stessa legge che ci impegna a far sì che gli interessi non solo della Val d'Aosta, ma delle altre regioni a statuto speciale, siano fortemente rappresentati nel quadro della legislazione vigente: tra l'altro, essi fanno parte - attraverso quel regime di coordinamento che la legge impone - della metodologia di stesura complessiva del piano.

Aggiungo che il Governo rinuncia all'emendamento all'articolo 2 derivante dalla richiesta avanzata di inserire, fra i ministeri concertanti del coordinamento, anche quello per la protezione civile. Io preferisco invece rimanere al concerto dei ministri sui quali si è già espresso il Senato, altrimenti saremmo di fronte ad una ulteriore espansione o ad una ulteriore riduzione in presenza della contemporanea indicazione formulata dalla I Commissione. Preferisco a questo punto che si approvino gli articoli nel testo del Senato.

LODOVICO LIGATO. Ho ascoltato con estremo interesse le dichiarazioni rese dal ministro Signorile che ha colto pienamente lo spirito degli emendamenti da me preannunciati.

Di fronte alle dichiarazioni del ministro, secondo cui è intenzione del Governo presentare quanto prima un disegno di legge *ad hoc* sulla riforma del Ministero dei trasporti, non ho alcuna difficoltà a non formalizzare i miei emendamenti. L'importante è che quel disegno complessivo e organico di riforma cammini, anche perché è già acquisito alla cultura politica. Ricordo che già nel 1967-68, quando si affrontò il problema della riforma dell'Azienda ferroviaria, il ministro dell'epoca presentò simultaneamente la riforma delle ferrovie e quella del Ministero dei trasporti. La fine della legislatura nel 1969 però non permise la definizione di queste riforme, e poterono essere approvate, stralciandole, solo alcune norme.

Il disegno riformista del Governo, sostenuto con convinzione dal gruppo della democrazia cristiana e da singoli parlamentari, vogliamo sia portato a definizione con sollecitudine. Il mutamento profondo che sta avvenendo nel sistema, anche con le iniziative del Governo sul piano della gestione dei servizi dei trasporti, comporta una ripuntualizzazione che investe il Ministero dei trasporti stesso. Si tratta di un problema delicato perché non è solo un processo di riforma che coglie le novità che avanzano nella società e nel paese, ma perché si stanno delineando, attraverso il dibattito in questa Commissione e le iniziative del Governo - di cui do atto al ministro - alcune linee nuove di ordinamento del paese che vanno seguite e incoraggiate, perché hanno il significato di un adeguamento delle strutture tecnico-giuridiche e politiche del paese alle nuove esigenze della società.

Per quanto riguarda la modifica relativa all'istituzione di un comitato parlamentare per la sicurezza nei trasporti, su cui il ministro si è dichiarato favorevole in sede di discussione della istituzione del comitato di sicurezza in volo, chiedo se non potrebbe essere approvata in questo contesto. Se dovesse però creare disturbo non ho alcuna difficoltà che si esamini in altra sede.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Preferisco la seconda soluzione.

CESARE DUJANY. Ringrazio il ministro per i suoi chiarimenti, ma non vorrei ritirare il mio emendamento. Esso infatti trae origine da una norma costituzionale, riaffermata in una norma di attuazione dello statuto. E d'altra parte la stessa I Commissione affari costituzionali ha sottolineato nel suo parere la necessità di prevedere intese oltreché con le province di Trento e Bolzano con le regioni a statuto speciale.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. In realtà il suo emendamento allarga la portata della disposizione statutaria, perché « ambito territoriale » non si

limita solo agli interessi della regione, ma potrebbe coinvolgere anche gli interessi nazionali. Ricordo che al Senato tale problema fu discusso e poi si arrivò alla attuale formulazione dell'articolo perché si addivenne alla conclusione che gli interessi delle regioni a statuto speciale sono tutelati dalla legislazione vigente all'interno della quale si colloca questa legge. Non vi è dubbio che tutti i diritti d'intesa da parte della regione Val d'Aosta rimangono assolutamente validi. Prego pertanto il collega Dujany di tener conto della dichiarazione da me resa e di ritirare l'emendamento.

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Mi associo alla richiesta del ministro.

Per quanto riguarda l'emendamento da me presentato, sarei grato al ministro se lo accettasse, innanzi tutto perché ritengo che con questa modifica facciamo una legge migliore, e in secondo luogo perché non credo vi siano difficoltà da parte del Senato ad approvare nei prossimi giorni definitivamente la legge.

CESARE DUJANY. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e ritiro il mio emendamento, a condizione però che rimangano in piedi le intese stabilite dalla legge n. 196 del 1978, all'articolo 6, in riferimento agli aspetti del piano nell'ambito del territorio delle regioni. In tal senso, preannuncio la presentazione di un ordine del giorno.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. D'accordo.

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Prendo atto positivamente delle dichiarazioni dell'onorevole Ligato e insisto comunque sul mio emendamento all'articolo 1.

SILVANO RIDI. Noi ringraziamo l'onorevole Ligato per non aver formalizzato i suoi emendamenti e valutiamo positivamente questo fatto. Credo che, analogamente, il relatore dovrebbe ritirare il proprio emendamento e questo non tanto perché consideriamo non importante l'emendamento ma perché, appunto, le questioni ivi contenute potrebbero essere utilmente riprese, come ha detto il ministro (e prendiamo atto delle sue dichiarazioni) in sede di discussione del progetto di riforma del Ministero dei trasporti, progetto che noi ci auguriamo sia sottoposto sollecitamente al nostro esame.

Insisto pertanto affinché il provvedimento sia approvato dalla Commissione nel testo pervenutoci dal Senato e, per tale ragione, mi permetto di insistere anche affinché venga ritirato l'emendamento presentato dal relatore. Infatti, e lo ha poc'anzi ricordato il ministro, data la mole di impegni cui dovrà far fronte l'altro ramo del Parlamento, il rischio reale è che il provvedimento venga approvato con un ritardo di alcune settimane. Quindi, proprio perché avremo la possibilità di tornare sull'argomento, credo che assuma particolare importanza da questo punto di vista l'ordine del giorno che il relatore stesso ha preannunciato: infatti, io non credo che l'indicazione contenuta nell'emendamento Bernardi all'articolo 1 non sia compresa tra le finalità del progetto di riforma. Si tratta pertanto di affrontare in modo specifico queste questioni, esprimendo poi – come credo saremo chiamati a fare – una valutazione nel merito di queste proposte o del piano che sarà definito nelle sedi indicate nel disegno di legge in esame. Sono anche del parere che accogliere l'emendamento all'articolo 1 significherebbe perdere del tempo prezioso: il disegno di legge potrebbe essere approvato questa mattina e quindi lo si potrebbe rendere immediatamente esecutivo: i processi di definizione del piano potrebbero di conseguenza essere messi in moto senza alcuna necessità di attendere tempi che rischierebbero di risultare lunghi. Questa soltanto è la nostra preoccupazione, noi non esprimiamo un giudizio sull'emendamento di cui si parla; lo condividiamo, però riteniamo che il suo contenuto non sia tale da giustificare un ulteriore slittamento, un'ulteriore perdita di tempo nell'*iter* legislativo del provvedimento.

Quindi, dopo aver preso atto della rinuncia ai propri emendamenti da parte

dei colleghi Ligato e Dujany, e delle dichiarazioni del Governo circa la presentazione di un disegno di legge di riforma del Ministero dei trasporti, la discussione del quale ci permetterà di affrontare le questioni in questa sede sollevate, invitiamo anche l'onorevole Bernardi a ritirare la sua proposta di modifica trasformandola in un ordine del giorno, così come egli stesso del resto aveva ipotizzato, in modo da procedere immediatamente alla approvazione del testo così come esso ci è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento.

ANTONIO CALDORO. Preso atto delle dichiarazioni dei colleghi Ligato e Dujany, desidero aggiungere alcune brevi riflessioni. Ricordo a me stesso che l'*iter* del disegno di legge alla nostra attenzione si trova nella fase conclusiva; esso ha ottenuto l'unanimità dei consensi da parte del Senato, fatto questo estremamente positivo ed importante che però, ovviamente, non elimina il discorso che stiamo qui svolgendo circa l'opportunità o meno di accogliere gli emendamenti presentati e quindi di rinviare il testo all'altro ramo del Parlamento. Devo pertanto ritenere che la questione si ponga nei termini della maggiore o minore fiducia che il Senato riesca in tempi rapidi a dar corpo con una parola definitiva all'iniziativa del ministro, iniziativa che tutti abbiamo riconosciuto di grande importanza, per passare poi ad una serie di altri progetti di legge di iniziativa ministeriale *in itinere*, uno dei quali tra l'altro dovremmo affrontare nella seduta odierna (mi riferisco al disegno di legge concernente la riforma della Azienda delle ferrovie). Stabilito che non vi sono motivi politici alla base della scelta che stiamo per fare, ritengo di dover aggiungere un'ulteriore raccomandazione ed un'ulteriore preghiera al relatore affinché consenta – nel dubbio che la decisione di rinviare il testo al Senato provochi un allungamento dell'*iter* – la definitiva e rapida approvazione del testo. Il ministro ci ha infatti comunicato – ma noi ne eravamo al corrente – che il Senato è impegnato in discussioni in ordine alle quali difficilmente potrà trovar modo di operare un'inversione dell'ordine del giorno; a prescindere dai lavori dell'Assemblea, sono all'esame delle Commissioni provvedimenti quali quelli relativi all'equo canone ed al condono fiscale i quali presentano una valenza politica tale da sconsigliare la formulazione di proposte d'inversione dell'ordine del giorno. Se tanto mi dà tanto, poiché non viviamo in un mondo diverso o al di fuori delle vicende politiche, e poiché probabilmente vi sarà anche una sospensione dei lavori parlamentari in vista delle elezioni europee, alle quali potrebbe anche seguire una verifica politica, noi dovremmo fare in modo di licenziare oggi stesso in via definitiva un provvedimento sul quale tutte le forze politiche sono d'accordo, un provvedimento che tutti ritengono indispensabile alla politica dei trasporti, che va resa sempre più incisiva grazie ad una azione programmatoria ed alla separazione dei compiti di controllo e di indirizzo da quelli di gestione. Ecco perché il gruppo socialista, anche in considerazione del fatto che sul testo presentato dal Governo vi è la sostanziale adesione della Commissione, ritiene sia opportuno arrivare oggi stesso alla approvazione definitiva del provvedimento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Già nel corso della discussione generale ho espresso, a nome del movimento sociale italiano-destra nazionale, il mio apprezzamento sul provvedimento di legge in esame che rappresenta il primo passo verso la realizzazione del piano dei trasporti che attendevamo fin dal 1974. Sono favorevole al testo approvato dal Senato e in particolare ho apprezzato l'ultimo comma dell'articolo 2 che prevede: « lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari ». Con questa misura di sicurezza – e anche considerando che all'ordine del giorno vi sono provvedimenti importanti quali la riforma delle ferrovie dello Stato – abbiamo una

certa tranquillità nella possibilità di intervento della nostra Commissione.

Per quanto riguarda gli emendamenti preannunciati, ritengo che si pongano in contraddizione con l'obiettivo enunciato dai presentatori degli stessi emendamenti di approvare al più presto possibile il disegno di legge. Inoltre ritengo che se venisse posto in votazione l'emendamento del relatore all'articolo 1, di cui riconosco l'utilità, si creerebbe nella Commissione una rottura dell'unanimità con cui essa finora ha lavorato, rottura, per altro, su una questione di non molto peso. Se il proponente dell'emendamento non ritenesse opportuno trasformarlo in un ordine del giorno, dovremmo trovare un'altra soluzione. Ritengo che il problema possa essere superato esplicitando nel corso della discussione sull'articolo 1 quale debba essere l'interpretazione autentica in sede di applicazione, impegnando così il Governo ad attenersi rigorosamente agli indirizzi attuativi indicati dalla Commissione.

MAURO DUTTO. Ho preso visione degli emendamenti proposti ed ho ascoltato con interesse anche le considerazioni che sia il presentatore degli emendamenti, sia il ministro hanno esposto. Io ritengo obiettivamente che lo spirito di riforma emergente per molti aspetti in questa Commissione, e che si è evidenziato in riferimento ad altri provvedimenti in discussione, non possa essere concretizzato attraverso segmenti di riforma, appunto, quali quelli che si tende ad introdurre con gli emendamenti preannunciati. Questi segmenti di riforma che sono sotto i nostri occhi hanno una validità sostanziale perché toccano problemi che, bene o male, in altre sedi dovranno essere affrontati dalla Commissione: ed a mio avviso è opportuno che essi siano affrontati nella sede più organica possibile, cioè in sede di discussione del progetto di riforma del settore. Al riguardo, intendo sottolineare una serie di dati che emergono anche dalle audizioni che la Commissione ha svolto sul tema della sicurezza del volo. Ebbene, io credo che un intervento riformatore – che del resto lo stesso ministro ha annunciato – sia più che necessario. Il piano generale dei trasporti è una normativa di procedure: nella sostanza è un piccolo provvedimento che però è preliminare rispetto al momento di unificazione concreta che con il provvedimento stesso si vuole raggiungere. Ho seguito, attraverso gli atti parlamentari, il dibattito che si è svolto al Senato. Debbo dire che le perplessità che avevo già esposto in sede di Commissione non riguardano tanto l'articolazione procedurale e le finalità – da completare o da rendere più evidenti – indicate nell'articolo 1, quanto la possibilità che questo tipo di apparato riesca, nell'arco di pochi mesi, come previsto dal disegno di legge, a spendere i fondi stanziati. Mi meraviglia, quindi, il fatto che il relatore si soffermi con un emendamento proprio sull'aspetto introduttivo delle finalità del provvedimento, che sono già state discusse dal Senato e che in questa sede vengono ulteriormente specificate con una proposta di modifica all'articolo 1 che non aggiunge nulla al contenuto della norma. Obiettivamente, il fine di ottimizzare l'esistente e di assicurare produttività e competitività è già insito nella necessità di armonizzazione e coordinamento delle competenze e dell'attuazione di interventi, di cui si parla nell'articolo in questione. Quindi, da questo punto di vista, l'emendamento del relatore non è dettagliato perché bisognerebbe allora entrare negli aspetti particolari dei problemi. Di conseguenza, o in questa sede è in atto un confronto politico che si gioca sul provvedimento relativo all'elaborazione del piano dei trasporti, e che è reso esplicito attraverso una manifestazione di forza rappresentata dalla presentazione di emendamenti e avente come obiettivo il rinvio del provvedimento al Senato, affinché esso poi si impantani nelle more della vigilia elettorale; oppure non riesco a spiegarmi questo atteggiamento. Mentre potrei trovare una *ratio* nella presentazione degli emendamenti che erano stati preannunciati dall'onorevole Ligato, i quali contengono in effetti elementi sostanziali di innovazione (sia pure discutibili, per quanto mi riguarda), non comprendo invece la motiva-

zione che è alla base dell'emendamento presentato dal relatore all'articolo 1.

Chiedo quindi che venga completato il segnale di buona volontà già manifestato da altri colleghi con il ritiro anche di questo emendamento e l'approvazione del testo pervenuto dal Senato, il quale pure contiene una serie di ombre e di incertezze. Al riguardo, anzi, sottolineo l'opportunità delle disposizioni di cui all'articolo 4, che mi paiono molto più fondamentali di quanto non sia l'emendamento Bernardi all'articolo 1 del disegno di legge, che non aggiunge nulla ma farebbe soltanto perdere del tempo.

LODOVICO LIGATO. Credo di dover prendere la parola per fare alcune puntualizzazioni, in quanto alcune valutazioni che sono state qui espresse mi sembrano al di fuori di un contesto che io ritengo oggettivamente valido. L'emendamento Bernardi è di contenuto, nasce da una posizione politica. Si dice che questo è un provvedimento di natura procedurale, però il piano non è un fatto procedurale e non è neanche un fatto di indirizzo generale: un piano di trasporti è un fatto di obiettivi e di progetti, altrimenti non è niente. Quanto alla dizione dell'articolo 1, rilevo che le competenze regionali sono disciplinate dall'articolo 117 della Costituzione per quanto riguarda il rapporto tra Stato e regione in materia di trasporti. L'indirizzo unitario della politica dei trasporti è dato dal Governo e dal ministro; e tutto ciò, se mi è consentito, sul piano della cultura generale è fuori da una logica concernente un piano dei trasporti. Si tratta, cioè, del presupposto della gestione politica di quel settore economico relativo ai trasporti: il piano, invece, è lo strumento flessibile che fornisce gli obiettivi ed i progetti e non è un tabù, ma è una cosa che può essere modificata in corso di attuazione, esaurendo anche richieste ed esigenze nuove che nella società possono prospettarsi attraverso un momento complessivo di ricerca tecnica, scientifica e politica, di seria programmazione. In questo senso, il piano è un qualcosa che si rinnova permanentemente, nel conseguire obiettivi che inevitabilmente devono cambiare. Quindi, se non abbiamo chiara la differenza fra indirizzo e progetto, tra competenze e obiettivi, non capiremo mai che cosa è un piano dei trasporti.

L'emendamento Bernardi all'articolo 1 indica l'obiettivo del piano nell'affermare che: « Il piano, finalizzato all'obiettivo di assicurare produttività e competitività al sistema italiano dei trasporti, individua gli interventi sia sotto il profilo organico e gestionale per ottimizzare l'esistente sia sotto il profilo degli investimenti necessari anche per realizzare l'aumento di potenzialità del sistema e la sua integrazione »: cioè, la prima fase del piano dei trasporti è una fase che, in presenza delle difficoltà e della scarsità di risorse di cui dispone il piano stesso, è finalizzata ad ottimizzare ciò che esiste nel settore. Per cui, di fronte ad uno stanziamento minimo, si può realizzare una ottimizzazione, non si può dar vita a modalità o infrastrutture alternative. Prosegue ancora il testo dell'emendamento: « Nell'ambito del Piano dovranno essere operati l'integrazione ed il coordinamento temporale fra i Piani settoriali e quelli regionali realizzando un processo di definizione, di gestione e controllo del sistema nazionale dei trasporti ». Ora non posso dire ai colleghi che in materia esiste l'articolo 117 della Costituzione e che le regioni esercitano anche con troppa gelosia la propria competenza in materia. Quindi, il Piano deve partire dal presupposto del rispetto dei poteri costituzionali, realizzando nella mediazione politica quanto sia possibile in termini di emanazione e di coordinamento. Il fatto che dall'indicazione che proviene dall'emendamento Bernardi scaturisca la possibilità del Governo di valutare un ordine del giorno di significato politico, che impegni concretamente il Governo stesso, può essere un momento di opportunità generale che porta ad anticipare di dieci giorni o di una settimana il varo del provvedimento. Vorrei ricordare ai colleghi che in materia di ordini del giorno l'esperienza maturata non è molto positiva nel Parlamento italiano. Ma se ci fosse un espresso impegno del Governo al rigoroso rispet-

to degli indirizzi approvati dal Parlamento, il gruppo della democrazia cristiana non avrebbe difficoltà a trasfondere il contenuto dell'emendamento in un ordine del giorno.

SEVERINO CANNELONGA. Sentiamo la esigenza di riprecisare alcune questioni di fondo. Già il collega Ridi ha sottolineato come il nostro gruppo non sia in linea di principio contrario ad una modifica del provvedimento; ma ci sono due questioni sostanziali che ci fanno orientare in tutt'altra direzione. Vi è innanzi tutto il problema dei tempi, che non è da sottovalutare perché sappiamo tutti che approvare un qualsiasi emendamento in questa fase significa rinviare di diversi mesi – conosciamo tutti la situazione politica – l'approvazione della legge istitutiva del piano nazionale dei trasporti. La questione assume quindi una precisa valenza politica. E noi siamo affinché questo provvedimento venga approvato nel più breve tempo possibile.

Per quanto riguarda nel merito l'emendamento del relatore all'articolo 1, a mio parere erano più interessanti altri emendamenti che non questo. In realtà che cosa si va a precisare? Nell'articolo 1 già vi sono gli orientamenti fondamentali su cui bisogna lavorare. Si tratta soltanto, secondo noi, di precisazioni che non assicurano che nella sostanza il piano dei trasporti corrisponda poi ad un piano ideale. Nella prima fase della discussione noi avevamo proposto che vi fosse un controllo, una partecipazione continua del Parlamento per quanto riguarda l'elaborazione del piano, con l'audizione del ministro e di altri organi tecnici per verificare nel concreto, man mano che il piano veniva portato avanti, i contenuti dello stesso e gli eventuali problemi che fossero sorti. Con un controllo nel corso della elaborazione del piano possiamo verificare nei fatti in quale direzione si cammina, altrimenti si rimane in un campo astratto. Oppure si può scegliere un'altra strada. Se si vuole davvero definire con minuziosità il quadro nel quale deve camminare questa elaborazione occorre por mano alla trasformazione dell'articolo 1 mettendo dei paletti reali, perché sia nell'attuale formulazione, sia con gli emendamenti proposti esso contiene degli orientamenti molto generali che richiederanno poi un ulteriore e serio approfondimento. A nostro parere la discussione vera e reale vi sarà al momento della presentazione del piano. Lì si dovranno verificare tutte le scelte, gli orientamenti, le buone e le cattive volontà. Quello sarà il momento decisivo per affrontare i problemi. L'importante oggi è che si parta con questo piano senza far slittare ulteriormente i tempi della sua approvazione. Ecco perché ci dichiariamo contrari a ipotesi di emendamento e in particolar modo all'emendamento del relatore che non introduce sostanziali innovazioni.

PRESIDENTE. Ritengo che l'emendamento del relatore non manchi di contenuti reali e concreti, altrimenti anche la sua eventuale trasformazione in un ordine del giorno dovrebbe considerarsi una pura formalità. Ha invece contenuti di precisazione e di finalizzazione del piano che sono interessanti e possono dare un orientamento anche sul piano dello studio. Considerando però il carico di lavoro dell'altra Camera e l'unanimità di intenti da parte di tutti i gruppi e soprattutto l'impegno del ministro ad attenersi alle direttive del Parlamento, prego anche io il relatore di ritirare l'emendamento e trasformarlo in un ordine del giorno.

GUIDO BERNARDI, *Relatore*. Ribadisco che il mio emendamento ha un valore di sostanza. Esso è teso ad una migliore definizione della fisionomia del piano. Condivido però il timore che, considerate le attuali circostanze politiche, il Senato non faccia in tempo ad approvare definitivamente il provvedimento prima delle ferie estive. Io sono intimamente convinto della bontà del mio emendamento, anche a costo di rischiare di essere in minoranza.

Però, sono anch'io convinto che esista il rischio di perdere ulteriormente del tempo così come sono convinto della urgenza del disegno di legge in discus-

sione: pertanto, ritiro il mio emendamento, che trasformerò in un ordine del giorno.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Ringrazio gli intervenuti per le valutazioni, che convergono con quelle del Governo, circa l'urgenza di avviare il meccanismo previsto dal disegno di legge in esame. In particolare, ringrazio l'onorevole Bernardi sia per l'attività svolta come relatore, sia per aver consentito il miglior esito possibile al dibattito che si è svolto. Sarebbe stato assolutamente non corrispondente all'atteggiamento di comune impegno mantenuto da tutti i gruppi che in questa sede emergesse una divaricazione di valutazioni che, onestamente, non esise.

Ribadisco quanto ho già detto all'inizio della seduta: sono perfettamente d'accordo circa il merito dell'emendamento Bernardi e quindi, a maggior ragione, sono d'accordo sull'ordine del giorno che il relatore ha preannunciato e che, se non ho capito male, sarà fatto proprio dalla Commissione. Ovviamente, sono anche d'accordo con le considerazioni che hanno portato l'onorevole Ligato a non formalizzare gli emendamenti preannunciati ed al recupero del contenuto degli stessi attraverso un ordine del giorno: dico anche, con molta chiarezza, che ritengo tale impegno vincolante per il Governo. Debbo inoltre aggiungere che non esistono soltanto questioni di forma in quanto in altra situazione di congiuntura parlamentare non si sarebbe posto nessuno di quei problemi di metodologia che sono emersi. È stato compiuto un passo in avanti rispetto al testo del Senato in ordine, appunto, alla metodologia e mi riferisco al coordinamento ed all'integrazione fra i piani settoriali e quelli regionali; è stato altresì fatto un passo in avanti rispetto ai poteri conferiti al previsto Comitato dei ministri. Pertanto, da questo punto di vista, l'emendamento Bernardi non era un emendamento di forma; ma, nel contempo, proprio perché considero quel contenuto vincolante posso dire che, non contenendo dati specifici da ricondurre in termini di previsioni finanziarie, ma una formulazione di indirizzi, il fatto che esso venga trasfuso in un ordine del giorno vincolante non toglie nulla al significato politico ed all'incidenza delle proposte che la Commissione intende fare e che il Governo accetta. Se si fosse trattato di dati da tradurre in momenti istituzionali e in fatti finanziari, la differenza fra ordine del giorno e norma di legge sarebbe stata pesante; ma trattandosi di un indirizzo che la Commissione accoglie nella sua globalità, la differenza è minima. Preannuncio pertanto, fin da ora che accoglierò il preannunciato ordine del giorno come impegno, sottolineando il carattere vincolante che esso assume anche rispetto all'interpretazione della legge.

Accoglierò altresì l'ordine del giorno dell'onorevole Dujany, che ringrazio per la sua cortesia: il collega ci consente di risolvere infatti un problema che non avrebbe dovuto sorgere, in quanto non era in discussione la questione dei rapporti di competenza tra lo Stato e le regioni a statuto speciale.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Dutto, vorrei precisare la questione dello stanziamento di 25 miliardi: questa somma, come emerge dal quadro che ho presentato, non sarà spesa per le remunerazioni degli esperti facenti parte del comitato tecnico. Parto dalla ipotesi che un paese industriale e maturo come il nostro ha tempi e strutture di elaborazione che corrispondono *grosso modo*, appunto, al grado di maturazione industriale del paese. La mia ambizione – che credo sia anche quella del Governo – è di far sì che questi processi di elaborazione partano contestualmente. Perciò, sotto questo profilo, non si tratta di pagare 15 esperti ma di mettere in moto quelle che sono le macrotecnostrutture di elaborazione del paese. Chiaramente, non penso ad un lavoro di « amanuensi » bensì all'accorpamento, in gran parte, delle macrostrutture di elaborazione pubblica ed anche di quelle cooperativistiche ed imprenditoriali. A mio giudizio, una previsione di spesa di 25 miliardi è insufficiente, pur tenendo conto che noi partiamo da una accumula-

zione di elaborazioni che fa parte, per esempio, del patrimonio delle ferrovie dello Stato, dell'ANAS, di alcune regioni che hanno già svolto questo lavoro e del CNR che ha già il progetto finalizzato dei trasporti. Quindi, da questo punto di vista non siamo di fronte ad una delle tante organizzazioni di assistenza pubblica: è esattamente il contrario e sarà la Commissione che, nel giro di pochi mesi, valuterà e giudicherà su questo aspetto.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, il Governo della Repubblica, nel termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, approva il piano generale dei trasporti, secondo le procedure previste dal successivo articolo 2.

(*È approvato*).

ART. 2.

Per la elaborazione del piano generale dei trasporti di cui al precedente articolo 1, è costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un Comitato composto dal Ministro dei trasporti, che lo presiede, e dai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, della difesa, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della marina mercantile, del turismo e dello spettacolo, dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, dal Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, nonché da cinque presidenti delle regioni designati dalla Conferenza permanente dei presidenti delle regioni.

Alle riunioni del Comitato possono partecipare i presidenti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, che siano interessate agli argomenti indicati nell'ordine del giorno.

A norma dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, il piano di cui al precedente articolo 1 e gli aggiornamenti di cui al successivo articolo 4 sono predisposti d'intesa con le province autonome di Trento e Bolzano per quanto riguarda gli aspetti che attengono all'ambito territoriale di tali province.

Ai lavori del Comitato possono partecipare i sottosegretari di Stato su delega dei Ministri e gli assessori competenti su delega dei presidenti delle regioni.

Entro otto mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predispone lo schema del piano generale dei trasporti.

Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai Regolamenti parlamentari.

Il piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

(*È approvato*).

ART. 3.

Le funzioni istruttorie ai fini dell'approntamento del piano sono svolte da una apposita Segreteria tecnica istituita presso il Ministero dei trasporti, per il funzionamento della quale il Comitato di cui al precedente articolo 2 si avvale, entro il limite complessivo di cinquanta unità, di un contingente di personale stabilito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e della marina mercantile.

Il predetto contingente è composto, mediante apposito comando, da dipendenti dei Ministeri di cui al primo comma e di altre Amministrazioni dello Stato, nonché, ove occorra, da personale degli enti pubblici. Fanno altresì parte del contingente non più di quindici esperti assunti con contratto a termine per prestazioni professionali di elevata qualificazione con scadenza non oltre il 31 dicembre 1984, con le modalità di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 luglio 1973, n. 428, convertito nella legge 4 agosto 1973, n. 497.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti, di intesa con i Ministri indicati al primo comma, determina il contingente, ivi compresi gli esperti di cui al precedente comma, nomina il capo della Segreteria tecnica e ne disciplina l'organizzazione e l'attività interna. La Segreteria tecnica è soppressa dopo l'approvazione del piano da parte del Consiglio dei ministri.

I progetti e i contratti nonché le convenzioni per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture, inerenti all'approntamento del piano e fino all'importo complessivo di lire 500 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto alla aggiudicazione, sono approvati dalla competente amministrazione, senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti.

Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 500 milioni di lire è prescritto, in sostituzione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, il conforme parere di un comitato, presieduto dal Ministro dei trasporti o da un sottosegretario di Stato da lui delegato, e composto, su designazione delle rispettive Amministrazioni di appartenenza, da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da un avvocato dello Stato e da un funzionario della Ragioneria generale dello Stato.

I relativi provvedimenti sono inviati alla Corte dei conti per il controllo successivo.

(*È approvato*).

ART. 4.

In sede di discussione del bilancio di previsione e della legge finanziaria, il Ministro dei trasporti riferisce al Parlamento circa lo stato di attuazione del piano generale dei trasporti.

Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentite le regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano.

Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

(*È approvato*).

ART. 5.

All'onere relativo alla predisposizione e alla redazione dell'intero piano, entro il limite di 25 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno 1984.

All'uopo la predetta somma sarà versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo stesso anno 1984.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

ART. 6.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(*È approvato*).

Passiamo all'esame degli ordini del giorno. Gli onorevoli La Penna, Lucchesi, Ridi, Caldoro, Baghino, Dutto, Ciocia, Battistuzzi e Barbato hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione,

dopo ampio dibattito sul disegno di legge n. 1273 e sulla base del consenso unanimemente raggiunto dai gruppi parlamentari circa l'urgenza e la necessità del Piano generale dei trasporti;

per meglio definire le finalità espresse dall'articolo 1 del disegno di legge,

impegna il Governo

a finalizzare il Piano all'obiettivo di assicurare produttività e competitività al sistema italiano dei trasporti, individuando gli interventi programmati sotto il profilo degli investimenti necessari a realizzare l'aumento della potenzialità del sistema e l'integrabilità tra le varie modalità del trasporto;

a presentare, infine, entro il più breve tempo possibile un apposito disegno di legge di riforma del Ministero dei trasporti per accentuare la funzione di indirizzo e di controllo parallelamente all'accentuazione delle autonomie aziendali per la gestione dei trasporti.

0/1273/1/10

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Lo accetto.

PRESIDENTE. I proponenti insistono per la votazione?

PINO LUCCHESI. Insistiamo, signor presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno La Penna ed altri, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

L'onorevole Dujany ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione

impegna il Governo

affinché, a norma dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1978, n. 196, il Piano di cui all'articolo 1 e gli aggiornamenti di cui all'articolo 4 del disegno di legge n. 1273 siano predisposti d'intesa con la Regione Valle d'Aosta per quanto riguarda gli aspetti che attengono all'ambito territoriale di tale Regione.

0/1273/2/10

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Lo accetto.

PRESIDENTE. Il proponente insiste per la votazione?

CESARE DUJANY. Insisto, signor presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Dujany, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

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

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, ciclomo-

tori 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 di iniziativa degli onorevoli 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, la 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 di 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 ».

Avverto che le Commissioni I, IV, IX, XII e XIV hanno espresso i pareri di rispettiva competenza.

Ricordo che nella precedente seduta si era conclusa la discussione sulle linee generali.

Passiamo ora all'esame degli articoli del testo unificato elaborato dal gruppo informale di lavoro.

Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

È fatto obbligo di indossare un casco protettivo conforme ad un tipo omologato dal Ministero dei trasporti:

1) ai conducenti e passeggeri di motocicli e motocarrozzette con cilindrata maggiore ai 125 centimetri cubi;

2) ai conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata fino a 125 centimetri cubi ed ai conducenti di ciclomotori che non abbiano superato i 18 anni.

Ove la circolazione si svolga su percorsi extraurbani l'obbligo di indossare il casco è generale.

Sono esclusi dall'obbligo di indossare un casco protettivo gli utenti di motocarrozzette che siano portatori di *handicap*.

Resta fermo il divieto di trasporto di un secondo passeggero sui ciclomotori e sui motocicli non targati e restano altresì ferme le disposizioni di cui all'articolo 5 della legge 22 maggio 1975, n. 152.

Gli onorevoli Caldoro, Potì, Tempestini e Sanguineti hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, sopprimere il secondo comma.

1. 1.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Ove la circolazione si svolga fuori dai centri abitati l'obbligo di indossare il casco è generale.

Ai fini dell'applicazione della presente legge restano ferme le competenze degli enti proprietari della strada e dei sindaci di cui agli articoli 3 e 4 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393».

1. 2.

L'onorevole Potì ha presentato il seguente subemendamento:

Dopo la parola svolga, *aggiungere*: su strade statali e provinciali.

0. 1. 2. 1.

L'onorevole Bernardi Guido ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, secondo comma, sostituire le parole: su percorsi extraurbani *con le parole*: fuori dei centri abitati.

1. 3.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, penultimo comma, dopo le parole: utenti di *aggiungere le parole*: motocicli a tre ruote muniti di copertura o adibiti al trasporto di merci e cose.

1. 4.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Come i colleghi certamente ricorderanno nella precedente seduta si era svolta una ulteriore approfondita discussione sul testo del provvedimento elaborato dal gruppo informale di lavoro anche in relazione ai pareri pervenuti dalle Commissioni, alle quali erano stati richiesti.

L'emendamento 1. 2 che ho presentato al secondo comma dell'articolo 1, elaborato anche in accordo con gli altri gruppi e che ha trovato il consenso del ministro, ove accolto, verrebbe a superare di fatto gli altri emendamenti presentati e cioè quello dell'onorevole Caldoro ed altri e quello dell'onorevole Bernardi Guido.

La *ratio* di questo mio emendamento, nei fatti, tende ad evitare i rischi di una definizione normativa troppo vaga e sostanzialmente deferisce agli enti proprietari delle strade (sia statali, sia provinciali, sia comunali) la determinazione e la identificazione dei centri abitati. In altre parole, questo emendamento permetterebbe l'individuazione di quei segmenti di percorso stradale per la cui percorrenza non viene reso obbligatorio l'uso del casco.

Questo emendamento – ripeto – tiene conto delle preoccupazioni espresse dal ministro nella precedente seduta in ordine ai problemi che di fatto sono sorti all'interno del paese negli ultimi quaranta anni. La nuova formulazione del secondo comma dell'articolo 1 dà quindi una chiara determinazione della nozione di « centro urbano », assorbendo di fatto le altre proposte emendative riferite al medesimo comma.

DAMIANO POTÌ. Personalmente ritengo che la dizione contenuta nel secondo comma dell'articolo 1: « ...su percorsi extraurbani... » possa essere ulteriormente migliorata prevedendo una modifica della stessa del seguente tenore: « ...su strade statali e provinciali... ».

E se rimane nell'ambito delle strade extraurbane ?

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* La normalità è l'altra: le strade di raccordo di solito non sono provinciali.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Al termine della discussione svoltasi nella precedente riunione, si convenne tra le parti politiche sull'opportunità di concordare su un testo sostitutivo del secondo comma dell'articolo 1 – quello che io ho proposto come emendamento – nel quale si superasse il problema della definizione di « percorso extraurbano » contenuta nel testo proposto dal gruppo di lavoro, accogliendo di fatto le preoccupazioni espresse dal ministro dei trasporti in relazione a nuovi fatti intervenuti, cioè alla nascita di centri spontanei, di nuove strutture abitative, eccetera.

L'eventuale accoglimento di questo testo sostitutivo del secondo comma dell'articolo proposto dal gruppo di lavoro, testo del quale è stata verificata la congruità rispetto alla normativa precedente, supera, come dicevo, il concetto di strada extraurbana e, se accolto, incorporerebbe anche gli emendamenti che sulla stessa materia sono stati presentati dagli onorevoli Caldoro ed altri e Bernardi Guido. Vorrei dunque che fosse chiaro, mi riferisco soprattutto al collega Potì, che con l'emendamento da me proposto è stata superata la precedente situazione.

DAMIANO POTÌ. Il mio subemendamento si riferisce al testo concordato, illustrato ed esposto dal relatore. Tale subemendamento tende a migliorare ulteriormente l'articolo 1, aggiungendo la frase « strade statali e provinciali », che sono di immediata individuazione.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Con la formulazione proposta dall'onorevole Potì alcune aree con urbanizzazione in atto, che vengono servite da raccordi e che non sono ancora centri urbani veri e propri, non verrebbero comprese, a meno che il comune cui viene dato il potere di delega non emani una normativa apposita. Ma in questo caso si tratterebbe di una competenza comunale.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Per quanto riguarda il mio emendamento al penultimo comma dell'articolo 1, esso si riferisce ad una fattispecie diversa, e risponde forse ad una preoccupazione eccessiva, che cioè valesse la pena di aggiungere una specificazione per i motocicli a tre ruote adibiti a trasporto di merci. Mi riferisco ad esempio agli *Ape*, che sono classificati in una serie di testi legislativi come motocicli e che, senza la specificazione proposta dal mio emendamento, risulterebbero tali da rendere obbligatorio l'uso del casco.

Ritengo che il penultimo comma dell'articolo 1 potrebbe essere meglio specificato aggiungendo dopo la parola « utenti » le parole « motocicli a tre ruote muniti di copertura o adibiti al trasporto di merci e cose ».

Quindi, mi dichiaro innanzi tutto contrario al subemendamento al mio emendamento 1. 2. Ricordo che in sede di gruppo di lavoro ci siamo fatti carico di superare le preoccupazioni del ministro in relazione alla difficoltà di determinare chiaramente il « centro urbano ». Per questo ho presentato un emendamento al secondo comma dell'articolo 1. Ma

ritengo che far riferimento alle sole strade statali e provinciali sia eccessivamente limitativo in relazione al fatto che esiste una larghissima fattispecie di strade formalmente classificate comunali che interessano percorsi non urbani. Pertanto, non considerare questo tipo di percorsi ai fini della obbligatorietà del casco mi sembra non congruo rispetto all'impostazione raggiunta in sede di gruppo di lavoro.

Per dare fin da ora alla Commissione elementi di valutazione complessivi sulle questioni prospettate in ordine al testo ora al nostro esame, vorrei inoltre anticipare il mio giudizio circa gli emendamenti proposti dai colleghi anche agli articoli successivi.

Mi dichiaro quindi contrario fin da ora all'emendamento Bernardi Guido 2. 2 innanzi tutto perché sulla questione dell'occultamento della fisionomia di chi indossa il casco la I Commissione affari costituzionali non ha posto alcun problema. Si sottolinea inoltre come l'esigenza dell'obbligo del casco dal punto di vista della tutela della salute del cittadino sia largamente prevalente rispetto ad altre esigenze.

Per quanto riguarda il problema del materiale retroriflettente, in sede di gruppo di lavoro si era ritenuto di non introdurre questo tipo di definizione. In base all'esperienza verificatasi in Italia, e che potrà essere confermata anche dal rappresentante del Governo, è risultato che l'applicazione di materaile retroriflettente sui caschi può rendere queste strutture estremamente fragili e comunque meno protettive. Per questi motivi ripeto che sono contrario all'emendamento 2. 2.

Circa l'emendamento Bernardi Guido all'articolo 4, è sembrato opportuno dare al ministro un compito di carattere specifico relativamente ad un problema di carattere generale che non è semplice, se è vero (come è vero) che già nella fase di preparazione della normativa in esame varie industrie di produzione di questo strumento si vanno attrezzando in paesi lontani dal nostro. Ciò comporta la necessità che la verifica dei requisiti che i caschi debbono possedere sia puntuale e precisa nella misura più ampia possibile, affinché non vengano introdotti nel nostro paese manufatti che offrono un grado di sicurezza del tutto relativo. E, appunto, il compito attribuito al ministro dei trasporti dal disegno di legge va in tale direzione.

Sull'emendamento Bernardi Guido all'articolo 5 sarei contrario per il motivo al quale mi sono richiamato precedentemente. In materia abbiamo acquisito dati abbondanti, dai quali emerge che l'applicazione di quelle targhette sui caschi renderebbe gli strumenti di protezione più fragili o, comunque, tali da offrire minori garanzie.

Anche sull'emendamento Quieti all'articolo 6 sono contrario. Il problema è già stato discusso dal gruppo di lavoro informale che ha elaborato il testo sottoposto all'attenzione della Commissione. In quella sede si è registrata anche l'esistenza di opinioni divergenti in ordine alla fissazione di una data unica per l'entrata in vigore della legge. È stata quindi raggiunta una posizione di compromesso che diluisce nel tempo l'obbligatorietà dell'uso del casco e quindi va incontro, per dirlo con franchezza, a problemi di carattere produttivo delle aziende nazionali impegnate in questo settore: si vuole cioè evitare che esse siano sottoposte a ritmi improvvisi di sovrapproduzione, poi difficilmente eliminabili nella fase successiva.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Confermo innanzitutto la valutazione globale positiva già espressa nei riguardi dell'operato del gruppo di lavoro. Sul testo presentato la volta scorsa, esiste essenzialmente un solo elemento di preoccupazione, ed è quello relativo alla definizione dei percorsi extraurbani. Tale elemento di preoccupazione persiste anche nella nuova formulazione del testo in quanto ritengo che non si definisca bene quest'ambito, sia nel caso in cui si adoperi la dizione « percorsi extraurbani », sia nel caso in cui si ricorra alla formulazione « fuori dai centri abitati ». Credo che il subemendamento proposto dall'ono-

revole Potì all'emendamento 1. 2 del relatore risponda all'esigenza di definizione di tale ambito allo scopo di evitare, appunto, confusioni ed incertezze interpretative. Mi sorprende quindi il parere contrario del relatore: il Parlamento è spesso accusato di varare norme di difficile interpretazione, cerchiamo perciò di fare del tutto affinché questo non avvenga anche in tale occasione. Prego quindi il relatore e la Commissione di riflettere un momento per vedere se non sia il caso di accogliere il subemendamento Potì, che non mi pare stravolga lo spirito che ha animato il gruppo di lavoro informale nel momento in cui ha elaborato la formulazione: « fuori dei centri abitati ». Con questa dizione si vuole fare riferimento, sostanzialmente, a strade diverse da quelle comunali; il testo proposto dal relatore e dal gruppo di lavoro recita: « Ove la circolazione si svolga fuori dai centri abitati », mentre il subemendamento Potì propone la seguente formulazione: « Su strade statali e provinciali fuori dei centri abitati »: io sono favorevole, a nome del Governo, al subemendamento e quindi all'emendamento così modificato.

Sono inoltre favorevole all'emendamento presentato dal relatore al penultimo comma dell'articolo 1, che mi pare utile. Poiché il relatore si è soffermato anche sugli altri emendamenti proposti, anticipo anch'io il mio giudizio al riguardo. Sono favorevole agli emendamenti Bernardi Guido all'articolo 2, e Lucchesi all'articolo 3.

Ritengo poi che l'emendamento Bernardi Guido all'articolo 4 non modifichi sostanzialmente il testo: lo spirito che ha animato il collega nel presentare questa proposta è quello di eliminare un'aggiunta non importante; comunque, mi rimetto alla Commissione. Sono anche d'accordo con l'emendamento Bernardi Guido all'articolo 5, che a mio avviso introduce una precisazione utile; sono infine favorevole all'emendamento Quieti all'articolo 6, che mi pare più vicino al testo del disegno di legge governativo.

GUIDO BERNARDI. A seguito delle considerazioni espresse dal relatore e dal ministro, dichiaro di ritirare il mio emendamento 1. 3.

ANTONIO CALDORO. Dichiaro di ritirare l'emendamento 1. 1 a firma mia e di altri colleghi.

PRESIDENTE. Ricordo per chiarezza che all'emendamento all'articolo 1, secondo comma, proposto dal relatore, l'onorevole Potì ha presentato il seguente submendamento:

Dopo la parola: svolga *aggiungere*: su strade statali e provinciali.

Su questo subemendamento il relatore onorevole Lucchesi ha espresso parere negativo, mentre il Governo ha espresso parere favorevole, subordinando il giudizio favorevole sull'emendamento del relatore al fatto che venga approvato dalla Commissione il subemendamento Potì.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Desidero ricordare ancora una volta che l'emendamento da me presentato ha lo scopo di venire incontro alle preoccupazioni espresse dal ministro dei trasporti nel corso della precedente seduta. È stata infatti avanzata l'esigenza di modificare la vecchia normativa che ancora parla di cinte doganali, una disciplina, quella ancora in vigore, che se applicata, ad esempio, alla città di Roma, classificherebbe come percorso extraurbano tutta la rete viaria del quartiere di Centocelle. Fu sottolineato, al riguardo, l'opportunità di demandare ai comuni la facoltà di delimitare e specificare la perimetrazione dei centri urbani.

Per maggiore chiarezza desidero ricordare che gli articoli 3 e 4 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, recitano rispettivamente: « L'ente proprietario della strada può con ordinanza stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di strada o per determinate categorie di utenti in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche

strutturali delle strade ». L'articolo 4 recita: « Nei centri abitati i comuni possono con ordinanza del sindaco adottare i provvedimenti indicati nell'articolo 3, commi primo, secondo e terzo, riservare appositi spazi alla sosta di determinati veicoli quando ciò sia necessario per motivi di pubblico interesse, prescrivere orari per il carico o lo scarico di cose quando l'integrità o la sicurezza del traffico lo richiedono, prescrivere ai conducenti dei vari mezzi su una determinata strada lo obbligo di arrestarsi... ».

Richiamare, nella normativa con la quale si rende obbligatorio (almeno in linea tendenziale) l'uso del casco, questa possibilità che è offerta ai singoli proprietari di strade, comuni e province per le rispettive competenze, va contro la richiesta formulata dal ministro dei trasporti, che tiene conto della situazione di fatto realisticamente verificatesi nel paese dal 1942 ad oggi.

In base a queste considerazioni non posso che riconfermare il parere contrario al subemendamento Potì.

GIUSEPPE PERNICE. Preannuncio il voto contrario del gruppo comunista al subemendamento Potì, perché introduce fittiziamente una deroga molto grave nel momento in cui stiamo per discutere la normativa generale. La proposta dell'onorevole relatore mi sembra molto più chiara, perché l'eliminazione della dizione « strade comunali » è tale da mettere l'utente in condizioni di utilizzare la intera rete nazionale. I colleghi sanno che l'attuale normativa della regolamentazione dei comuni prevede per le strade comunali la dizione urbane ed extraurbane; sta di fatto poi che queste strade definite comunali sono poi le più pericolose, anche perché spesso incrociate da strade provinciali e statali.

Riteniamo perciò che vada rimeditata la formulazione di questo subemendamento ovvero che si torni a quanto proposto dal relatore.

Desidero poi fare una considerazione con riferimento al fatto che gli utenti spesso non sanno quali strade siano classificate come comunali, provinciali o statali; la mancanza di una chiara definizione della toponomastica crea ulteriori elementi di incertezza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Potì all'emendamento del relatore.

(*È respinto*).

Pongo in votazione l'emendamento 1. 2 del relatore al secondo comma dell'articolo 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento 1. 4 del relatore al penultimo comma dell'articolo 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 con le modifiche testé apportate.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi.

Le caratteristiche dei caschi protettivi e le modalità di omologazione dovranno essere in armonia con i regolamenti emanati in materia dall'ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

Qualora le caratteristiche e le modalità di cui al precedente comma siano oggetto di direttive del Consiglio della Commissione delle Comunità economiche europee, in vigore in Italia, queste ultime vengono applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

Per l'omologazione dei caschi protettivi obbligatori valgono le disposizioni di

cui agli articoli 53 e 78 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Gli onorevoli Fiandrotti, Tempestini, Caldoro e Sanguineti hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, il primo comma è sostituito dai seguenti:

« Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche tecniche e le modalità di approvazione dei caschi protettivi tenendo conto, per quelli destinati ai conducenti di ciclomotori, delle limitate prestazioni di tali veicoli.

Nella determinazione delle caratteristiche dovrà tenersi conto della necessità che il casco non 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 ».

2. 1.

L'onorevole Guido Bernardi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, dopo il primo comma, aggiungere il seguente:

« Nella determinazione delle caratteristiche dovrà tenersi conto della necessità che il casco non 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 ».

2. 2.

GUIDO BERNARDI. Il fatto di prevedere che il casco non occulti la fisionomia di chi lo indossa deriva dalla preoccupazione che vi sia la possibilità di identificazione del conducente del ciclomotore, non essendo possibile identificare il mezzo perché sprovvisto di targa.

Per quanto riguarda il problema del materiale retroriflettente vorrei chiedere al relatore qual è l'autorità scientifica che ha affermato che l'applicazione di questo materiale sui caschi li indebolisce potenzialmente. Ritengo che ciò sia fuori di ogni logica.

ANTONIO CALDORO. Dichiaro di ritirare l'emendamento Fiandrotti ed altri 2. 1. Sono favorevole all'emendamento Bernardi Guido all'articolo 5 nella parte che si riferisce all'applicazione sui caschi di una targhetta che certifichi la conformità degli stessi, che può anche essere una scritta in sovraimpressione che certifichi la regolarità del casco. Per quanto riguarda l'impiego di materiale retroriflettente ho qualche perplessità, perché penso che possa ingenerare confusione nella circolazione.

GIUSEPPE QUIETI. Per evitare confusioni e poiché i giovani sono usi a mettere sul casco numerosi adesivi, suggerirei di modificare l'emendamento nel senso di prevedere che i caschi debbono essere muniti di un'unica targhetta.

MAURO DUTTO. Mi associo alle osservazioni del collega Bernardi Guido e mi dichiaro favorevole al ripristino del secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Ho già espresso sull'emendamento 2. 2 parere contrario. Si tratta di un problema già esaminato in sede di gruppo di lavoro relativo all'applicazione della legge Reale che si è ritenuto opportuno non richiamare nel provvvedimento. Per quanto riguarda l'ipotesi di ripristinare il secondo comma dell'articolo 2, ci siamo mossi nella linea di realizzare un automatico adeguamento della norma italiana rispetto a quella comunitaria.

GUIDO BERNARDI. Ritiro il mio emendamento 2. 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

Chiunque viola le prescrizioni di cui all'articolo 1 o le norme che vietano l'uso dei veicoli non targati a due persone è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 200.000 nel caso si tratti di ciclomotori, o da 100.000 a 500.000 nel caso si tratti di motocicli con targa.

In caso di recidiva o di accertato tentativo di sottrarsi ai controlli dell'autorità stradale, il motociclo, la motocarrozzetta, il ciclomotore sono soggetti a sequestro per un periodo da 2 a 6 mesi.

Il relatore, onorevole Lucchesi, ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sopprimere le parole: « di recidiva ».

3. 1.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

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

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Chiunque importa o produce per commercializzazione e chi commercializza caschi protettivi per motociclisti e ciclomotoristi di tipo non approvato a norma del precedente articolo 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000.

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.

L'onorevole Guido Bernardi ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sopprimere le parole: « cui è tenuto a far ricorso il Ministro dei trasporti una volta accertata la loro non conformità ».

4. 1.

GUIDO BERNARDI. Non capisco l'ostilità precedente espressa dal relatore al mio emendamento, tendendo così a fare del ministro dei trasporti un carabiniere in servizio permanente effettivo. Sottolineo che chiunque abbia notizia di una violazione di legge, in questo caso dell'uso di un casco non omologato, sia tenuta a darne avviso all'autorità giudiziaria. Io non capisco che significato abbia la dizione « cui è tenuto a far ricorso il ministro dei trasporti una volta accertata la loro non conformità ». E se il ministro non fa ricorso perché la guardia non ha detto al sindaco che il casco non è omologato, che succede? Il casco continua ad essere usato fin quando il ministro non ne ha dato notizia all'autorità giudiziaria. Non capisco questa norma.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento 4. 1.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Mi rimetto alla Commissione.

ANTONIO CALDORO. Ritengo tutto il secondo comma dell'articolo superfluo, e quindi voterò contro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Bernardi Guido 4. 1.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 4 con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

La fabbricazione dei caschi protettivi, approvati ai sensi del precedente articolo 2, è soggetta ad accertamenti della conformità della produzione, in base alla legge 24 marzo 1980, n. 85.

Il controllo anzidetto viene effettuato dai laboratori del Ministero dei trasporti o da altri laboratori da esso delegati.

L'onorevole Guido Bernardi ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 5, dopo il primo comma, aggiungere il seguente:

«I caschi debbono essere muniti di targhetta che certifichi la suddetta conformità, secondo modelli e materiali indicati dal Ministero dei trasporti».

5. 1.

GIUSEPPPE QUIETI. Riferendomi a quanto è stato reso noto in precedenza, se è vero il fatto che le targhette rendono i caschi fragili, evitiamo che i giovani le appongano.

MAURO DUTTO. Abbiamo appreso un dato preoccupante: e cioè che alcuni elementi apposti sui caschi possono praticamente inficiare la sicurezza dei medesimi. Da questo punto di vista, quindi, è molto importante un accertamento tecnico volto a verificare se, quando i giovani attaccano sui caschi materiali autoadesivi, automaticamente riducano la sicurezza dei caschi stessi. Se ciò fosse confermato, bisognerebbe modificare il testo nel senso di introdurre il divieto di apporre targhette di qualsiasi tipo.

GIUSEPPE QUIETI. Questo problema è reale ed è emerso anche in sede di gruppo di lavoro.

ANTONIO BERNARDI. Come si fa ad appurare se il casco usato da un motociclista qualunque sia o meno in armonia con i requisiti previsti, visto che ogni paese della CEE prescrive delle caratteristiche particolari a seconda del tipo di fabbricazione? Pertanto, se non muniamo il casco di una targhetta (che non deve essere esterna, bensì interna) che sia soggetta a controllo, come possiamo verificare se il casco sia omologato o meno? Sarà quindi il ministro che dovrà indicare quei materiali che non distruggono i caschi e in che modo, in base a quali indicazioni, essi dovranno essere identificati, allo scopo di risalire ad eventuali responsabilità del fabbricante o dell'importatore che abbia immesso sul mercato quel determinato strumento di protezione. A questo fine potremmo adottare la dizione: «segni di riconoscimento».

SILVANO RIDI. Mi pare che siamo tutti d'accordo circa l'esigenza di procedere ad un riconoscimento dei caschi omologati; tale riconoscimento non può essere effettuato se non vi è una targhetta apposita. Ora, il problema non riguarda tanto le targhette, ma le vernici che le rendono adesive, le quali possono nel tempo dissolvere la struttura di plastica dei caschi: quindi, si tratta di cosa completamente diversa. Ai fini della idoneità l'accertamento dovrà essere esteso anche agli accessori del casco, affinché siano usati materiali tali da non danneggiare la composizione del casco medesimo. Questo compito va affidato a coloro che hanno la responsabilità di omologare questi strumenti, ma una normativa come quella che stiamo per varare non può prescindere da un elemento di riconoscimento dell'avvenuta omologazione di quel tipo di materiale. Se poi il possessore decidesse di riverniciare il casco con vernici tali da esporre il materiale al rischio della disintegrazione, saremmo di fronte ad un caso che la legge non può prevedere.

Pertanto, sdrammatizzerei la questione e dichiaro di essere favorevole alla previsione di un segno di riconoscimento della avvenuta omologazione: i tecnici del Ministero valuteranno il materiale e la forma migliori da adottare.

LODOVICO LIGATO. Concordo con le osservazioni dei colleghi Bernardi Antonio e Ridi. Credo che si faccia una confusione filologica fra targhetta ed etichetta: comunque, la definizione del segno di riconoscimento anche a mio avviso dovrà essere affidata all'autorità amministrativa.

GIUSEPPE QUIETI. A mio giudizio, dobbiamo evitare che sui caschi siano apposte targhette od altri elementi non previsti dalla legge, che potrebbero danneggiare seriamente la struttura dei caschi stessi. Al riguardo, cito un'esperienza personale: tempo fa ho fissato sul parabrezza della mia vettura il bollo con un collante che si chiama *Attak*, e il parabrezza si è rotto. Quindi, la mia preoccupazione è la stessa del collega Ridi.

ANTONIO BERNARDI. Proporrei di lasciare la dizione: « I caschi debbono essere muniti di elemento di identificazione che certifichi la suddetta conformità ».

BENITO CAZORA. In sede di gruppo di lavoro ho già avuto occasione di sollevare il problema dei materiali. Non è compito della legge stabilire il materiale da impiegare nella fabbricazione dei caschi; sarà l'ufficio tecnico che dovrà omologare il manufatto a fornire le necessarie direttive in merito. È comunque inteso che il casco omologato dovrà contenere all'interno l'etichetta che certifichi, appunto, l'avvenuta omologazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. La mia opinione è che si tratti sostanzialmente di materia regolamentare, cioè di quel tipo di materia specifica per la quale la legge dovrebbe demandare al ministro dei trasporti l'emanazione di regolamenti ministeriali.

In ogni caso, se le argomentazioni addotte dall'onorevole Bernardi Antonio sono ritenute dalla Commissione sostanzialmente valide, e poiché l'introduzione dell'emendamento nella normativa non è tale da « sconvolgere » il contenuto stesso della legge, anche perché si tratta di vicende in ordine alle quali è difficile stabilire il livello di demarcazione di una norma da ricomprendersi in una legge ed una norma da ricomprendersi in un decreto ministeriale, il sottoscritto, in qualità di relatore, non può che rimettersi al giudizio della Commissione, proponendo, tuttavia, che all'emendamento Bernardi Guido 5. 1 la parola « targhetta » sia costituita dalle parole: « elemento di identificazione ».

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato il seguente subemendamento all'emendamento Bernardi Guido 5. 1:

Sostituire la parola: « targhetta » *con le altre*: « elemento di identificazione ».

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole al subemendamento proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento Bernardi Guido 5. 1, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 5, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

Le disposizioni di cui all'articolo 1 si applicano ai conducenti e passeggeri di motocicli targati e motocarrozzette a partire dal 1° gennaio 1985 ed ai ciclomotori dal 1° giugno 1985.

L'onorevole Quieti ha presentato il seguente emendamento:

L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

ART. 6.

Le disposizioni di cui all'articolo 1 si applicano ai conducenti e passeggeri di motocicli targati e motocarrozzette dopo

sei mesi ed ai motocicli dopo un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

6. 1.

GIUSEPPE QUIETI. La *ratio* di questo mio emendamento si spiega con il fatto che noi non siamo in grado di prevedere i tempi di approvazione del provvedimento da parte del Senato.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. In sede di gruppo di lavoro avevamo raggiunto un accordo unanime sulla formulazione dell'articolo 6 e, quindi, non ritengo che sia ora il caso di porci problemi di altra natura. Esprimendo, pertanto, parere contrario sull'emendamento, invito l'onorevole Quieti a ritirarlo.

GIUSEPPE QUIETI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6.

(*È approvato*).

Il testo unificato del disegno e delle proposte di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto dei disegni e delle proposte di legge esaminati nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge (1286) e proposte di legge Bocchi ed altri (466); Briccola ed altri (497); Serrentino e Battistuzzi (520); Lucchesi ed altri (536); Mora ed altri (653); Usellini ed altri (730); Lussignoli ed altri (767); Fusaro ed altri (791); Balzamo (801); Rizzo (856); Baghino ed altri (955); Consiglio regionale della Liguria (1104); Rubino ed altri (1224) *in un testo unificato e con il seguente titolo*: « Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi » (1286 - 466 - 497 - 520 - 536 - 653 - 730 - 767 - 791 - 801 - 856 - 955 - 1104 - 1224).

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

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Barbato, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Caldoro, Cannelonga, Cavagna, Cazora, Ciancio, Ciocia, Cominato, Dutto, Fiandrotti, Gioia, Gradi, Grottola, Iannielo, La Penna, Ligato, Lucchesi, Paganelli, Pernice, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Sanguineti.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Elaborazione del Piano generale dei trasporti » (*Approvato dal Senato*) (1273).

Presenti e votanti . . . 34
Maggioranza 18
Voti favorevoli . . . 34
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Barbato, Battistuzzi, Bernardi Antonio, Bernardi Guido, Caldoro, Cannelonga, Cazora, Ciancio, Ciocia, Cominato, Dutto, Fiandrotti, Gioia, Gradi, Grottola, La Penna, Ligato, Lucchesi, Manchinu, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Russo Ferdinando, Sanguineti, Santuz, Stegagnini, Tempestini.

La seduta termina alle 13,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO