COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

98.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

FAUSTI ed altri: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans (1437) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 5, 6

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 5, 6

BECCHETTI ITALO, *Relatore* 3, 5, 6

CANNELONGA SEVERINO 4

SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 4

Sull'ordine dei lavori:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 6

BECCHETTI ITALO 6

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

UGO GRIPPO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione della proposta di legge Fausti ed altri: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans (1437).

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge Fausti ed altri: « Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans ».

Il relatore, onorevole Becchetti, ha facoltà di riferire sul testo elaborato in sede di gruppo di lavoro informale.

ITALO BECCHETTI, *Relatore*. Signor presidente, farò una breve integrazione della relazione che ebbi modo di svolgere qualche mese fa. Mi limiterò a segnalare soltanto le variazioni apportate al testo originario le quali, peraltro, hanno già raccolto i pareri delle Commissioni competenti. Distinguo tra variazioni contenute nel testo e variazioni che suggerisco direttamente questa mattina: queste ultime sono di carattere puramente formale.

All'articolo 1, laddove si parla del terzo comma della legge 10 febbraio 1982, n. 38, si deve intendere in realtà « dall'articolo 2 » della stessa legge. All'articolo 2, con riferimento alle auto-*caravans*, occorre sostituire al termine « autoveicolo » quello di « autovettura », così come indicato nel decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. All'articolo 3 vanno inserite le parole « in generale per le autovetture ». Anche in questo caso si sostituisce la dizione « autoveicoli » e si estende la norma non soltanto all'accesso, alla circolazione e alla sosta, ma anche al parcheggio. Desidero sottolineare che si tratta di modifiche che sono state concordate con i rappresentanti delle varie associazioni interessate alla materia. Sempre all'articolo 3, poi, si conferisce ai comuni la facoltà di stabilire particolari limitazioni. È per questo che occorre inserire l'espressione che ho prima citato, anche al fine di conseguire l'obiettivo, che la proposta di legge si prefigge, di equiparare alle altre autovetture le auto-*caravans*, spesso emarginate dai centri urbani ed impossibilitate a circolare. All'articolo 4 non vi sono variazioni.

L'articolo 5 presenta modifiche di lieve significato. La novità più importante è costituita dalla previsione di un contributo per le regioni indicato in misura non inferiore al venti per cento degli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria per gli enti che realizzano gli impianti previsti dall'articolo stesso. Si è inserita tale innovazione per dare un più ampio riconoscimento all'attività di carattere turistico-ricreativo, che può determinare risultati positivi dal punto di vista dello sviluppo dell'economia, anche nel campo delle costruzioni: agevolando la circolazione si favorisce infatti un utilizzo più ampio di questo mezzo sia in alcune vaste aree del centro-sud, sia nelle regioni del nord, e questa incentivazione può produrre benefici effetti su un tipo di turismo che, allo stato attuale, risulta di dimensioni nettamente inferiori a quelle

rilevate negli altri paesi europei. Pertanto, si conseguirebbero alcuni vantaggi non solo sotto il profilo occupazionale, ma anche in funzione dello sviluppo di alcune zone depresse ancorché dotate di notevoli pregi di carattere ambientale. L'articolo 5 impone l'obbligo ai possessori di auto-*caravans* di dotare i propri mezzi di impianti igienico-sanitari: a tale scopo, si prevede un termine di due anni, stabilendosi nel frattempo il divieto dello scarico al di fuori degli impianti stessi. Naturalmente, in attesa che questi ultimi vengano realizzati, la normativa in esame impone l'utilizzo di speciali additivi chimici il che, senza alcun dubbio, non sostituisce la realizzazione degli impianti ma consente, comunque, di risolvere in modo tranquillizzante, seppure temporaneo, il problema. L'articolo 6 prevede che i proprietari o i gestori di campeggi realizzino, entro due anni dall'entrata in vigore della legge, apposite aree per la sosta di questi veicoli. L'articolo 7 non presenta alcuna variazione rispetto al testo originario, ad eccezione della previsione concernente gli autobus, segnalati unitamente agli altri autoveicoli dotati di WC interno. L'articolo 8 pone un limite di settantadue ore per la sosta nelle aree demaniali marittime, fluviali o lacuali; anche questo è un altro punto sul quale si può ragionevolmente realizzare, senza conseguenze particolari, il tipo di equiparazione cui prima accennavo. I comuni, come del resto era già previsto nella precedente formulazione dell'articolo, possono deliberare l'istituzione di aree esclusivamente riservate alla sosta ed al parcheggio delle auto-*caravans* in zone ritenute particolarmente idonee a favorire lo sviluppo di questo settore e ciò, naturalmente, in relazione all'obiettivo che la legge si propone.

Sull'articolo 9, concernente i criteri per la determinazione dei costi di parcheggio e la relativa riscossione nelle aree di cui al secondo comma dell'articolo 8, desidero chiedere il parere della Commissione. Riterrei equo – sentite anche le categorie interessate – fissare un onere che non superi del 20 per cento i costi di parcheggio stabiliti per gli altri tipi di autovetture. Potremmo anche prevedere una misura maggiore, ma sarebbe opportuno fissare tale livello così da evitare che le amministrazioni comunali, le quali hanno finora ostacolato questo tipo di turismo, utilizzino la leva del costo per proseguire in una politica che non sembra affatto motivata.

Preciso, infine, che occorre apportare ancora due modifiche al testo in esame: all'articolo 5 il termine « contravventori » dovrà essere sostituito dall'altro: « trasgressori »; l'ultimo comma dell'articolo 8, inoltre, dovrà essere riformulato nel senso di attribuire ad un'unica autorità, e cioè al prefetto, il compito di assumere misure restrittive della circolazione, per altro soltanto in presenza di situazioni particolari (cioè, per ragioni di pubblica sicurezza, di difesa nazionale, eccetera).

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo è favorevole all'approvazione della proposta di legge in esame. Tuttavia, ritiene opportuno richiamare l'attenzione della Commissione sulle continue modifiche che senza alcuna visione organica vengono apportate al codice della strada: sollecita, quindi, una revisione globale di tale normativa.

Per quanto riguarda l'articolato della proposta di legge, si propone soltanto di modificare l'entità delle multe previste dall'ultimo comma dell'articolo 5, che vanno da un minimo di 10 mila lire ad un massimo di 200 mila lire. Sarebbe opportuno, ad avviso del Governo, ridurre tale differenza, elevando il minimo a 20 mila lire o riducendo il massimo a 100 mila lire.

SEVERINO CANNELONGA. Come ha già osservato il sottosegretario Santonastaso, noi stiamo portando avanti un'attività legislativa frammentaria in riferimento al codice della strada; attività che, in effetti, determina talune contraddizioni e non consente di esprimere una revisione organica della materia e di elaborare quelle politiche di fondo che sono invece neces-

sarie. In sostanza, tale frammentarietà si risolve nel recepimento di questioni marginali. Tuttavia, questa constatazione ci rinvia a responsabilità precise del Governo e della maggioranza. Da tempo, infatti, l'opposizione – ma, più in generale, forze sociali e sindacali operanti nel settore dei trasporti ed in altri collegati – premono affinché il codice della strada sia profondamente modificato. È una questione riproposta a più riprese, in occasione della discussione del bilancio dello Stato, della legge finanziaria, e di provvedimenti importanti relativi al settore dei trasporti. Tuttavia, noi in materia stiamo accumulando ritardi incredibili che ci portano a porre in essere delle « mostruosità ». Colgo quindi questa occasione – anche perché sono stato sollecitato dall'osservazione del sottosegretario – per auspicare che sia davvero attuata una svolta in questa direzione, e che venga manifestata una volontà precisa in tal senso. Data la complessità dell'argomento, tale spinta non può che provenire dal Governo: dunque, la questione va nuovamente ad esso sottoposta.

Nel merito del provvedimento in esame, non abbiamo obiezioni sostanziali da fare. Come ha rilevato il relatore, onorevole Becchetti, il nuovo testo è il frutto di un'ampia consultazione delle organizzazioni sindacali, degli utenti e degli operatori del settore ed è stato il frutto di una discussione approfondita del gruppo di lavoro. La proposta, quindi, è abbastanza unitaria. Naturalmente si potrebbe avanzare qualche rilievo. Non mi convince molto, per esempio, la volontà di equiparare l'auto-*caravans* all'autovettura, soprattutto con riferimento al transito e alla sosta nei centri storici urbani. Di solito, infatti, le dimensioni delle auto-*caravans* sono maggiori di quelle di un'autovettura ed i centri storici hanno vie strette. Nonostante tale osservazione, comunque, il gruppo comunista esprime parere sostanzialmente positivo sulla proposta di legge al nostro esame.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, mi pare che il testo approntato dal gruppo di lavoro stravolga in molte parti il testo originale. Occorrerebbe, a mio avviso, un momento di riflessione. Tra l'altro, non ritengo che, come ha detto il relatore, le auto-*caravans* siano equiparabili alle autovetture. Nelle città non si circola, non vi sono parcheggi. Già ora vi sono problemi di parcheggio per le autovetture; cerchiamo quindi di far rimanere le auto-*caravans* in periferia.

Devo anche dire che con questo provvedimento (non è la prima volta che succede) andiamo ad incidere sul codice della strada. Credo che sarebbe ora di approvare quel nuovo codice che, per altro, è ormai una sorta di « fantasma », visto che ne sentiamo parlare dalla VII legislatura ed è dalla VI legislatura che si procede con provvedimenti di poco rilievo in materia (ricordo, per esempio, la decisione di dotare gli autotreni di 46 lampadine).

Ripeto quindi che mi sembra necessario un momento di riflessione. Non sono d'accordo, per esempio, anche con il disposto dell'articolo 8, che attribuisce determinati poteri a un numero di autorità che mi sembra eccessivo. O questa disposizione è già prevista nel codice della strada, e allora è inutile ribadirla, oppure bisognerà provvedere a modificarla, anche perché essa non si riferisce soltanto alle auto-*caravans* ma anche ad altri tipi di vetture. Ritengo dunque opportuno un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, per consentire una pausa di riflessione sul provvedimento al nostro esame, sospendo i lavori della Commissione fino al termine della seduta antimeridiana dell'Assemblea.

La seduta, sospesa alle 10, è ripresa alle 13,45.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame del provvedimento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo che la norma di cui all'articolo 9, che fa riferimento non solo alle auto-*caravans*-

ma anche ad altri autoveicoli, potrebbe dar luogo ad equivoci. Suggerirei, pertanto, di rinviare il seguito della discussione alla prossima settimana; nel frattempo, si potrebbero sottoporre al relatore ulteriori osservazioni per ottenere i necessari chiarimenti in merito al testo in esame.

ITALO BECCHETTI, *Relatore*. A mio avviso, le obiezioni e le preoccupazioni che sono state espresse possono essere considerate superabili. Sarebbe opportuno giungere all'approvazione del provvedimento da parte della Commissione onde evitare che un eventuale conflitto di competenza possa allungarne eccessivamente l'*iter*: tale aspetto è importante perché, anche se la proposta di legge in discussione concerne una specifica categoria, il suo ambito di applicazione si estende al di là dei diretti interessati. In ogni caso, qualora la riflessione comune e il tentativo di chiarimento che metteremo in atto non dovessero condurre a risultati positivi, il Senato – ove i chiarimenti forniti non venissero considerati sufficienti – potrà sempre tradurre le obiezioni sollevate in questa sede in emendamenti da apportare al provvedimento stesso.

Quanto all'articolo 9, noi intendiamo differenziare i costi relativi alla sosta di auto-*caravans* da quelli concernenti la sosta di altri autoveicoli: tuttavia, ci sembrerebbe contraddittorio, nel momento in cui si prevede addirittura un sostegno finanziario per la realizzazione di questi impianti, fissare un costo eccessivamente alto per il parcheggio di tali mezzi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Il testo in esame non reca più la norma concernente il pagamento della tassa di soggiorno qualora la sosta di questi autoveicoli si protragga oltre i dieci giorni. Mantengo, pertanto, la mia riserva; si tratta solo di un motivo di scrupolo, perché sono convinto della necessità di approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Il seguito dell'esame del provvedimento è rinviato alla seduta di mercoledì prossimo.

Sull'ordine dei lavori.

ITALO BECCHETTI. Desidero sollecitare l'iscrizione all'ordine del giorno del provvedimento relativo alle metropolitane leggere e di quello concernente l'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

PRESIDENTE. Assicuro che sottoporrò la questione all'Ufficio di presidenza.

La seduta termina alle 14.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO