

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

6.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 MARZO 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni:			
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Lucchesi ed altri: Disposizioni in materia di sicurezza stradale: obbligo delle cinture, adozione della patente di guida in attuazione delle direttive 80/1263 della CEE e controllo delle condizioni psico-fisiche dei conducenti d'auto (710);	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio, con disabbinamento del disegno di legge n. 2113):		Savio: Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli (864);	
Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale (<i>Approvato dal Senato</i>) (2113);		Tagliabue ed altri: Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali. Modifiche ed integrazioni al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1021);	
Colucci ed altri: Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida (131);		Melillo e Battistuzzi: Disposizione sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza (1216);	
Piro: Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida (173);			
Tealdi e Rabino: Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole (363);			

	PAG.		PAG.
Ronchi ed altri: Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale (1293);		Disegno e proposta di legge (Rinvio):	
Mannino Antonino ed altri: Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida (1650)	3	Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2116);	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 9, 11	Berselli ed altri: Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate (1696)	11
Ronzani Wilmer	4	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	11
Calderisi Giuseppe	5		
Baghino Cesco Giulio	7, 8, 10		
Lucchesi Pino	8		
Maccheroni Giacomo, <i>Relatore</i>	8, 9, 10		
Senaldi Carlo, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	10		

La seduta comincia alle 11,10.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Faraguti e Sanguineti sono in missione per incarico del loro ufficio.

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale (Approvato dal Senato) (2113); e delle proposte di legge Colucci ed altri: Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida (131); Piro: Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida (173); Tealdi e Rabino: Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole (363); Lucchesi ed altri: Disposizioni in materia di sicurezza stradale: obbligo delle cinture, adozione della patente di guida in attuazione delle direttive 80/1263 della CEE e controllo delle condizioni psicofisiche dei conducenti d'auto (710); Savio: Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presi-

dente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli (864); Tagliabue ed altri: Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali. Modifiche ed integrazioni al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1021); Melillo e Battistuzzi: Disposizioni sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza (1216); Ronchi ed altri: Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale (1293); Mannino Antonino ed altri: Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida (1650).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale », già approvato dal Senato nella seduta del 17 dicembre 1987, e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Colucci ed altri: « Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida »; Piro: « Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida »; Tealdi e Rabino: « Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il li-

mite minimo di età per la guida di macchine agricole»; Lucchesi ed altri: « Disposizioni in materia di sicurezza stradale: obbligo delle cinture, adozione della patente di guida in attuazione delle direttive 80/1263 della CEE e del controllo delle condizioni psicofisiche dei conducenti d'auto»; Savio: « Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli»; Tagliabue ed altri: « Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali. Modifiche ed integrazioni al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393»; Melillo e Battistuzzi: « Disposizioni sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza»; Ronchi ed altri: « Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale»; e Mannino Antonino ed altri: « Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida ».

Proseguiamo la discussione sui provvedimenti all'ordine del giorno.

WILMER RONZANI. Signor presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2113, al nostro esame, non si limita solamente a recepire la direttiva CEE in materia di patente di guida, poiché contiene — sulla base di un confronto che dura ormai da parecchio tempo — norme sulla sicurezza stradale. In sostanza, rappresenta il tentativo di affermare una cultura nuova della sicurezza e prevenzione stradale: un tema, questo, che riscuote ampio consenso fra i gruppi presenti in Commissione, sul quale convenimmo sotto l'incalzare di una serie di fatti che, già nel corso della precedente legislatura, fecero ravvisare la necessità di introdurre tra le disposizioni recate dal provvedimento (nato, ripeto, per adeguarsi alla direttiva comunitaria) talune misure contro i conducenti che guidano in stato di

ebbrezza, nonché norme relative alle scuole guida ed all'obbligo delle cinture di sicurezza. Il ritardo accumulato dall'Italia in questo campo ha provocato non solo reiterate condanne della Corte di giustizia europea — ricordate dai colleghi che mi hanno preceduto — ma ha anche avuto una ricaduta negativa sul piano della sicurezza stradale, se si considera che buona parte degli infortuni mortali sono causati dall'inesistenza di normative in materia di cinture di sicurezza. Alcuni studi effettuati sono emblematici, poiché si stabilisce quasi un rapporto di causa ad effetto tra assenza di cinture di sicurezza e mortalità nei sinistri. Del resto, analoghe considerazioni si formularono, a suo tempo, durante l'esame del progetto di legge che rendeva obbligatoria l'adozione del casco, la cui ritardata approvazione determinò problemi non indifferenti per gli utenti di motoveicoli. Con lo stesso spirito ci accingemmo ad affrontare il testo recante norme sulla prevenzione e sicurezza stradale, al quale la crisi di Governo prima e le elezioni anticipate poi hanno imposto una battuta d'arresto, per cui è ora opportuno recuperare il tempo perduto.

Per quanto ci riguarda condividiamo la filosofia ispiratrice del disegno di legge n. 2113, al cui miglioramento in una certa misura abbiamo concorso, anche se vi sono alcune parti che non ci soddisfano completamente, nel senso cioè che meriterebbero di essere perfezionate. Penso, in particolare, all'introduzione di norme più rigide — se mi consentite il termine — per gli esami, alla previsione di un differimento dell'entrata in vigore delle disposizioni circa l'obbligo delle cinture di sicurezza nonché all'esigenza di riformare le scuole guida — questione affrontata parzialmente — che rappresentano una parte fondamentale nella cultura della sicurezza. Occorre qualificare maggiormente queste strutture, perché proprio ad esse compete l'educazione e la formazione dei futuri automobilisti, affinché siano essi stessi sicuri.

Signor presidente, l'onorevole Maccheroni, relatore del provvedimento, ha ragione quando sostiene che ogni progetto

di legge è perfettibile: non v'è dubbio che anche questo lo sia, tuttavia il gruppo comunista ritiene che il prevalere degli aspetti positivi e la peculiare urgenza dell'approvazione facciano premio sull'esigenza di perfezionamento. Ciò non significa, comunque, rinunciare all'individuazione contestuale — o in tempi ravvicinati — delle sedi nelle quali avviare l'esame di provvedimenti integrativi, rispetto al testo in esame, al fine di rendere migliore la situazione attuale. Si è aperta una discussione sulla patente a punti — la quale ha un retroterra fondato su un determinato ragionamento — che penso debba essere ripresa insieme ad altre questioni, in tempi successivi, stante in questa fase la prevalente necessità di giungere alla rapida approvazione del provvedimento.

Da molti anni si discute in materia di cinture di sicurezza, di riforma delle scuole guida e di misure da adottare contro chi guida in stato di ebbrezza. Sull'attuazione di tali riforme si svolse un grande dibattito nel quale noi comunisti pensammo ad un provvedimento in grado di affrontare globalmente l'insieme di tali questioni che, nell'attuale testo, trovano solo una collocazione parziale; ciò nonostante ora ci battiamo affinché si giunga alla sua rapida approvazione, perché vorremmo che il nostro paese evitasse di essere richiamato per la terza volta dalla Corte di giustizia europea.

Insistiamo sulla necessità di arrivare al dunque, poiché l'eventuale discussione, con conseguente introduzione di modifiche, comporterebbe un rinvio *sine die* dell'approvazione di questo provvedimento, recante norme fortemente innovative, per le quali avvertiamo l'esigenza di un'immediata attuazione. È evidente che vi sono norme perfettibili nel testo, ma è necessario dare comunque una « spallata » per fare in modo che la normativa non venga superata da altre legislazioni.

Il legislatore non può non porsi il problema di una prossima crisi di Governo (che auspichiamo venga sostituito da un esecutivo più autorevole) poiché questa comporterebbe delle ricadute sull'*iter* del provvedimento.

Per tale serie di considerazioni, quindi, diamo un giudizio positivo sul provvedimento, sollecitandone una rapida approvazione. Crediamo, infatti, che tale normativa possa farci compiere un notevole salto in avanti per affrontare seriamente il tema della sicurezza, ferma restando l'esigenza che la Commissione si impegni ad affrontare le questioni rimaste aperte (come, ad esempio, quella della patente a punti), che il provvedimento in oggetto non risolve completamente.

GIUSEPPE CALDERISI. Riteniamo molto importante il provvedimento in esame, alla luce della vera e propria guerra in corso sulle strade italiane che ha provocato quasi 20 mila morti e 220 mila feriti l'anno: cifre enormi, anche per l'Europa! Riteniamo che il provvedimento, che tenta di porre dei limiti a questo stato di cose ben poco tollerabile per un paese civile, debba essere approvato con la massima urgenza, soprattutto dopo i ritardi accumulati e le condanne della Corte di giustizia europea.

Non possiamo, tuttavia, esimerci dal sollevare questioni rilevanti su alcuni suoi aspetti. Ho presente le considerazioni formulate dal relatore sull'urgenza di approvarlo in tempi stretti; però, vi sono aspetti — non di dettaglio — che abbiamo sottolineato, presentando emendamenti non parziali. Del resto, se c'è la volontà politica di approvare il provvedimento tali emendamenti (che auspico vengano recepiti) non possono comportare un ritardo. Una modifica riguarda l'articolo 13, in cui al punto 2, tra le motivazioni per la revoca della patente, ve ne è una del tutto inaccettabile, poiché recita « quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, primo comma ». Ciò, mentre (come afferma la Corte di giustizia della Comunità europea) si sta andando verso una nuova disciplina dell'istituto concernente le persone non incriminate né imputate per alcun reato, alle quali sia stata tolta la patente. Tali persone sono numerosissime (per esempio, in Sicilia e

in Calabria si parla di migliaia di casi) e sono messe nell'impossibilità di lavorare perché private della patente di guida. Confermando una disposizione di questa protata, una norma così scandalosa, rischieremmo di connotare negativamente il provvedimento nel suo complesso poiché, oltretutto, i richiamati requisiti morali non hanno ragione di esistere in un paese che voglia essere di diritto.

Un altro aspetto negativo del testo pervenutoci dal Senato riguarda l'accertamento dell'idoneità fisica e psichica.

Nel testo dell'articolo 4, lettera a), ottavo capoverso si parla di requisiti psicofisici e psico-tecnici per conseguire e confermare le patenti di guida. Non vi è, pertanto, alcun riferimento alla direttiva CEE 80/1263, in cui, al terzo allegato, si parla di idoneità fisica e psichica. Siamo di fronte ad un provvedimento che dovrebbe essere di recepimento della direttiva CEE, ma che non lo è affatto, anzi si presta ad un'altra possibile condanna da parte della Corte di giustizia. Non sono questi, quindi, i problemi di dettaglio o i complessi motivi che hanno bloccato l'approvazione di questo testo e che vanno affrontati?

Un altro aspetto criticabile del disegno di legge governativo riguarda la previsione, di cui all'articolo 26, di veicoli a quattro ruote, cosiddetti quadricicli, che possono essere guidati da ragazzi di sedici anni. Queste autovetture che possono avere una cilindrata di 300 centimetri cubi nei motori a benzina con due cilindri, di 450 centimetri cubi in quelli con quattro cilindri e di 800 centimetri cubi nei motori diesel, raggiungono una velocità massima di 80 chilometri all'ora, ma sono esentate dall'obbligo delle cinture di sicurezza; non hanno bollo e possono essere condotte senza patente. Una previsione, questa, che all'interno di un provvedimento finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale, ci appare contraddittoria.

Un'altra valutazione riguarda il problema della pubblicità dei motoveicoli e delle autovetture. L'onorevole Raffaele Costa, sottosegretario di Stato per i lavori

pubblici, nel corso dell'esame del disegno di legge al Senato, aveva proposto di inserire nel provvedimento l'articolo 18-bis, in base al quale entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge, il ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri dei trasporti e dell'industria, sentiti i rappresentanti di categoria dei costruttori, degli importatori e dei distributori di veicoli a motore e motocicli circolanti su strada, doveva prefissare aspetti ed argomenti che non dovranno essere evidenziati nelle relative forme di pubblicità, al fine di garantire una migliore educazione della sicurezza stradale. Nell'emendamento presentato dal sottosegretario Costa erano anche previste sanzioni amministrative da 5 a 20 milioni di lire per le violazioni delle norme contenute nel decreto interministeriale: non conosciamo le ragioni per le quali questo emendamento è stato successivamente ritirato dal Governo.

Assistiamo, nella realtà di ogni giorno, a spot pubblicitari che reclamizzano caratteristiche di velocità dei veicoli, non consentite dalla legge. Se non erro, esiste in Italia un limite di velocità pari a 140 chilometri orari: ciò nonostante vengono pubblicizzati alcuni veicoli sottolineando la loro possibilità di raggiungere una velocità superiore al doppio di quella consentita. Inoltre, spesso, per promuovere le vendite, vengono enfatizzati comportamenti di guida aggressivi e pericolosi. Consideriamo, pertanto, necessario regolamentare la materia.

Proponiamo, inoltre, con i nostri emendamenti, altre correzioni al testo pervenutoci dal Senato; per esempio, suggeriamo, per i medicinali che possono compromettere la capacità di guida, l'apposizione di un determinato contrassegno sull'esterno della confezione. Anche in questa materia esistono risoluzioni del Parlamento europeo che sarebbe stato opportuno tenere in considerazione nella redazione di questo disegno di legge.

Con un altro nostro emendamento proponiamo che i veicoli delle categorie C, D ed F, indicati all'articolo 2, siano obbligati ad installare paraspruzzi posteriori e

laterali e retrovisori grandangolari: infatti, sono numerosi gli incidenti causati dalla mancanza di questi accessori per i quali esistono risoluzioni del Parlamento europeo cui dovremmo attenerci.

Sottoponiamo alla valutazione della Commissione i nostri emendamenti (che contengono proposte migliorative del testo trasmesso dal Senato, ed alle quali attribuiamo particolare rilevanza, con riferimento soprattutto alle prime quattro), ritenendo non solo che sia possibile ottenere il consenso dei colleghi appartenenti agli altri gruppi, ma anche che il Senato approvi rapidamente il testo da noi modificato.

Le nostre proposte emendative non sono state presentate con intenzioni dilatorie, in quanto anche il gruppo federalista europeo desidera che il provvedimento venga approvato rapidamente; tuttavia, le riteniamo necessarie.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il provvedimento in discussione concerne una materia già dibattuta durante l'VIII e la IX legislatura, sulla quale però permangono dubbi ed incertezze. In realtà, sono state varate diverse disposizioni legislative, anche in aderenza alle direttive della CEE, ma non si è ancora dato luogo ad una revisione complessiva del codice della strada che, richiesta ed annunciata da anni, è stata portata all'esame della competente Commissione del Senato, senza giungere alla sua attuazione.

Nell'attesa, quindi, di una riforma organica si è colta l'occasione del disegno di legge per il recepimento di una direttiva comunitaria e per affrontare altre questioni urgenti, non strettamente attinenti con quella direttiva. Accanto all'attuazione della delibera CEE, difatti, si intendono inserire nel provvedimento in esame altre norme considerate urgenti.

D'altro canto, i ritardi sembrano conaturati al nostro sistema istituzionale: basti considerare che le Nazioni Unite avevano adottato una delibera sulla sicurezza stradale ed un nuovo tipo di patente nel 1968; che la CEE ha adottato una delibera in materia nel 1980 e che il

nostro Parlamento giunge al 1988 senza dare attuazione a quella delibera! Evidentemente vi sono alcuni difetti in questo sistema, definito democratico, che determinano ritardi, in quanto, in ogni provvedimento, oltre alle norme essenziali, si vuole sempre aggiungere qualcosa!

In Senato si è svolto un ampio dibattito sul provvedimento in oggetto, con l'inserimento nel testo di alcuni emendamenti, presentati anche dall'opposizione; alla Camera, si intende decidere in fretta sul testo licenziato dall'altro ramo del Parlamento, senza valutare possibili correzioni, salvo l'impegno, che potrebbe restare soltanto una buona intenzione, a procedere successivamente — e con separato provvedimento — ai perfezionamenti la cui necessità è stata riconosciuta da tutti.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Senaldi, pur apprezzando il lavoro compiuto dal Senato, considera il provvedimento suscettibile di miglioramenti ed auspica che alcuni di essi possano essere attuati mediante regolamenti esecutivi.

Alcuni colleghi, nonostante abbiano affermato che il progetto di legge al nostro esame non è perfetto né completo hanno sostenuto, comunque, la necessità di approvarlo; sostanzialmente, pur sottolineando che vi sono alcune parti del testo da rivedere e migliorare, continuano a sostenere la necessità di approvarlo senza modificazioni. Per esempio, il collega Ronzani ha affermato di non condividere tutti gli articoli del provvedimento, di considerare utile modificarne alcuni, ma di ritenere prevalenti, rispetto alle esigenze di perfezionamento, quelle di una rapida approvazione del testo licenziato dal Senato.

Mi chiedo, allora, se si compia un utile lavoro approvando in fretta un provvedimento — considerato, sin da ora, incompleto — stralciando nel contempo le proposte migliorative.

Dubito che questo sia un buon modo di procedere! Perché, mentre da un lato approviamo il testo, che entrerà in vigore

dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, dall'altro già pensiamo alla correzione di alcuni articoli non ritenuti validi, dimenticando che qualora questo provvedimento contrastasse con taluni articoli del codice della strada, occorrerebbe provvedere alla sua modifica: quindi, a quale titolo occorre fare presto? Tra l'altro, l'urgenza di ottemperare alla direttiva comunitaria avrebbe potuto essere soddisfatta con l'approvazione di un documento di ratifica, di ben minore complessità, mentre poi separatamente sarebbe stato possibile porre mano alla revisione del codice della strada.

Le mie perplessità, rimangono, anche se moderate, poiché non posso pensare che coloro i quali hanno insistito per un'approvazione rapida siano stati mossi da motivi poco sostanziali: evidentemente esiste una ragione che, forse, in questo momento, non afferro.

Ho letto gli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto ed ho notato che l'onorevole Lucchesi, nel dare la colpa all'elaborazione del nuovo codice della strada per la situazione determinatasi (su cui peraltro siamo d'accordo, quante volte l'abbiamo sollecitata!), accetta il testo del Senato quale frutto del lavoro svolto, considerandolo però una prima fase, una base di discussioni future ed auspicando l'introduzione degli elementi correttivi che si presentassero. Tutto ciò, mentre in questa sede cerchiamo, al contrario, di non modificare nulla.

PINO LUCCHESI. Fase peraltro puntualizzata nel mio intervento in discussione generale.

CESCO GIULIO BAGHINO. Comunque, debbo pensare che l'onorevole Lucchesi abbia confermato l'opinione manifestata, altrimenti mi domando quale sia quella giusta: la prima o l'ultima?

GIACOMO MACCHERONI, Relatore. L'ultima è sempre quella giusta!

CESCO GIULIO BAGHINO. Tant'è che — e rispondo alla sua battuta, onorevole Maccheroni — tempo fa un collega giorna-

lista mi chiese quale fosse il parere dei socialisti — non il mio — sulle ricorrenti crisi del Governo. Risposi che era l'ultimo!

Quindi, per riprendere il discorso, se l'opinione dell'onorevole Lucchesi non è cambiata rispetto a ieri, non deve più intervenire, altrimenti corre il rischio di fornire una nuova versione.

Le stesse perplessità si ritrovano anche nei pareri espressi dalle competenti Commissioni del Senato che, per la verità, non sono stati totalmente rispettati. A parte il fatto che noi abbiamo interpellato poche Commissioni (tra le quali ovviamente quelle con pareri vincolanti, cioè affari costituzionali e bilancio), mentre l'altro ramo del Parlamento si è valso di più numerosi pareri, non tenerne conto da parte dei senatori ha comportato, per talune questioni, il raggiungimento — mi dispiace dirlo — di soluzioni di compromesso che non eliminano i dubbi e le incertezze.

Penso alle norme in materia di esami da sostenere per adeguare la patente nazionale a quella europea, alle disposizioni riguardanti le scuole guida (per le quali è stato sollecitato un ordinamento completo) nonché a quelle per l'individuazione degli esaminatori abilitati allo svolgimento delle prove per il conseguimento della patente. In proposito, nel corso della passata legislatura, stabilimmo che gli esami per il conseguimento delle patenti di categoria A, B e C, fossero effettuati anche da dipendenti di altri ruoli della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti; il Senato ha modificato la disposizione prevedendo che gli esami per la patente di guida dei veicoli a motore della categoria C, compresi quelli per la revisione, possano essere svolti anche dal personale di ruolo di cui al terzo comma dell'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, già abilitato, alla data di entrata in vigore della presente legge, a seguito di apposito corso di qualificazione professionale.

Di conseguenza mi domando: in presenza di una correzione di tale rilievo, la Commissione non ritiene opportuno valutarla?

La finalità della sicurezza, in ambito comunitario, è conseguita sia con procedure più rigide per il conseguimento della patente, sia con il rilascio di un diverso tipo di patente a seconda dell'entità del tonnellaggio dei veicoli da guidare. La sicurezza stradale si basa, inoltre, sull'utilizzazione delle cinture di sicurezza; abbiamo introdotto nel testo il relativo obbligo, che soddisfa un interesse certamente caldeggiato dall'esterno rispetto alla Commissione, poiché dall'obbligatorietà vengono incentivate determinate attività ed alcune iniziative, magari, già in fase preparatoria. Non so se sia un bene che una Commissione come la nostra lo accolga. Sarebbe, forse, opportuno valutare se, nel campo delle cinture di sicurezza, non vi sia qualche disposizione da inserire per tutelare i produttori, oppure fare riferimento ad una tipologia europea di cintura di sicurezza.

Vi è, poi, un'altra questione che mi ingenera alcune perplessità; l'articolo 1, al punto b), fissa a sessant'anni il limite d'età per guidare autobus, autocarri, autotreni ed autoarticolati, elevandolo a sessantacinque anni, con l'obbligo (dai sessanta in poi) di controlli annuali medico-specialistici: ciò proprio nell'epoca in cui la vita dell'uomo risulta allungata e si tende a ritardare l'età del pensionamento.

La stessa affermazione, qui echeggiata, secondo la quale una volta attuato lo stralcio, occorre comunque modificare il testo, mal si concilia con la volontà di votare rapidamente la normativa. Certo, il presidente, considerate tutte le perplessità sull'argomento, potrebbe anche augurarsi che la mia posizione sia minoritaria. Sono convinto di quello che affermo, tant'è che i miei interventi sono volti soltanto a manifestare il pensiero del mio gruppo, per cui, quando esamineremo gli altri profili, se si deciderà per uno stralcio completo, potrò sempre dire: « Ve lo avevo detto ». Ero intenzionato a confrontare il disegno di legge con le delibere della CEE, una delle quali risale al 1983, mentre mi accorgo che, nell'esame del provvedimento, siamo andati oltre, preoccupandoci più della situazione nazionale

che di quella europea e senza tener conto del modello belga allegato alle delibere comunitarie. Di conseguenza, se avessimo potuto procedere diligentemente, articolo per articolo, avrei obiettato che su ventisette articoli almeno dieci erano da emendare, da correggere.

Si pone, infine, il problema dei tempi assai lunghi necessari oggi per ottenere il rilascio del documento abilitante alla guida (come ho avuto modo di verificare, in prima persona, nella sede della motorizzazione civile di Genova), oltre a quello attinente alla responsabilità di chi rilascia l'attestato. Questo, nel provvedimento, non è precisato. Certo, si potrà sempre sostenere l'adozione di un regolamento esecutivo: quante volte, però dal 1972 ad oggi, ho assistito all'approvazione di leggi per l'applicazione delle quali era prevista l'emanazione, da parte del ministro, dei regolamenti, che però non sono stati più adottati?

La mia preoccupazione è che anche in questo caso accada la stessa cosa! Dobbiamo, dunque, decidere se votare il provvedimento nel testo pervenutoci dal Senato, senza inserire alcuna modifica, o se costituire un comitato ristretto che valuti gli emendamenti proposti e riferisca alla Commissione entro breve tempo.

In conclusione, se verrà confermato l'orientamento di approvare sollecitamente e senza modifiche il testo del Senato, il gruppo del MSI-destra nazionale non potrà che pronunciarsi contro.

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

GIACOMO MACCHERONI, Relatore. Ritengo che la discussione sulle linee generali abbia confermato l'esistenza dei presupposti in base ai quali la nostra Commissione chiese, ed ottenne, il passaggio alla sede legislativa del provvedimento in esame. Sin dall'inizio — l'abbiamo constatato in Commissione — è prevalsa l'esigenza di procedere rapidamente, affinché il paese si dotasse di una legge contenente importanti innovazioni. Di conseguenza, coloro i quali hanno sottolineato

gli aspetti perfettibili del progetto di legge (tra i quali per ultimo l'onorevole Baghino), a mio avviso, hanno trascurato di considerare la sua portata innovativa in ordine alla sicurezza stradale nel nostro paese, oltre all'urgenza della sua adozione per adeguarsi alle direttive comunitarie.

Credo, infatti, che nel settore della sicurezza stradale, caratterizzato da costanti innovazioni tecnologiche, la perfettibilità di un provvedimento possa essere praticamente senza fine. Chi potrebbe sostenere che, inserendo le modifiche proposte, il testo non sarebbe più perfettibile, dal momento che si è tenuto conto delle esperienze europee e del dibattito che da anni si svolge in Parlamento su questi problemi?

Qual è, allora, il nostro primo dovere? È quello di dotare il paese di una legge attesa da tempo, che eviti una terza condanna in sede comunitaria (in questo senso si è espresso ieri anche il deputato Matteoli).

D'altro canto, rivolgendomi all'onorevole Baghino, desidero fargli notare che esiste una contraddizione all'interno del gruppo del MSI-destra nazionale; infatti, ieri, lo stesso onorevole Matteoli ha fatto una dichiarazione di voto di tenore differente rispetto alla sua, onorevole Baghino.

CESCO GIULIO BAGHINO. Credo che l'onorevole Matteoli abbia almeno criticato l'articolo 1, nella parte in cui si stabilisce il limite di 65 anni di età per la guida dei camion!

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Non possiamo basarci sui « credo »! Il punto fondamentale oggi in discussione riguarda la decisione di votare questo provvedimento nel testo pervenuto dal Senato, oppure no. Del resto (ripeto), anche l'onorevole Matteoli si è dichiarato favorevole alla scelta che sembra essere maggioritaria.

Cosa fare, poi, delle osservazioni dei colleghi, delle proposte migliorativa ed integrative presentate, degli emendamenti

richiesti, dei rilievi avanzati nei pareri delle altre Commissioni? Vogliamo per caso accantonarli, non considerarli? No, assolutamente no! Anzi, li valuteremo con la maggiore rapidità possibile, eventualmente costituendo un gruppo di lavoro che possa esaminare le varie proposte. Prima, però, è necessario approvare tempestivamente il disegno di legge in esame.

Chi è contrario a questa priorità ritiene che votare il testo del Senato, senza modifiche, comporti l'accantonamento definitivo delle proprie proposte integrative. In realtà, non è così; siamo interessati ad esaminare le proposte e gli emendamenti presentati, ma dobbiamo anche tener conto del delicato momento politico che stiamo attraversando. L'onorevole Ronzani, poco fa, richiamava l'attenzione sull'annunciata crisi di Governo; essa comporterà effetti paralizzanti sull'attività legislativa, per cui dobbiamo essere consapevoli dei danni che potrebbero derivare al paese se rinviassimo ancora, a tempo indeterminato, l'approvazione del disegno di legge.

Ritengo, quindi, necessario ribadire la necessità di approvare rapidamente un provvedimento che regola una materia dibattuta in Parlamento da anni e consente di adeguarsi ad una direttiva comunitaria, rinviando ad una successiva, ma comunque prossima, valutazione le proposte di legge e gli emendamenti presentati. A me sembra che anche la maggioranza dei colleghi condivida tale orientamento.

Pertanto, propongo che le proposte di legge nn. 131, 173, 363, 710, 864, 1021, 1216, 1293, e 1650 siano disabbinare dal disegno di legge n. 2113, ai fini di una separata, ma, ripeto, sollecita trattazione.

CARLO SENALDI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor presidente, onorevoli colleghi, concordando perfettamente con le conclusioni del relatore, ribadisco di essere favorevole all'approvazione del provvedimento non solo per evitare la terza condanna in sede comunitaria, ma anche in considerazione del fatto

che il testo pervenutoci dal Senato — seppure non perfetto — rappresenta il frutto di un approfondimento serio e dell'accoglimento di suggerimenti provenienti da tutte le parti politiche. Quindi, costituisce un riconoscimento ai colleghi che per diverso tempo si sono adoperati per rispondere all'esigenza di dare una disciplina migliore a differenti problematiche: mi riferisco, alle disposizioni concernenti le scuole guida, ai divieti di guida in stato di ebbrezza e, più in generale, alle disposizioni nel campo della prevenzione e sicurezza stradale, venendo incontro ad aspettative risalenti al 1980, come qualcuno sostiene.

Ritengo che anche dal dibattito, svoltosi dinanzi alla Commissione, sia emersa con forza la volontà di rispondere alle attese del paese in un campo, così complesso ed importante, qual è quello della sicurezza stradale. Rimane salva, comunque, l'opportunità di individuare la procedura più sollecita per accogliere i suggerimenti provenienti da più parti, che — lo dico con sincerità — mi auguro siano più significativi rispetto a quelli preannunciati stamani.

Il Governo, riconoscendo lo sforzo compiuto dalla Commissione, ribadisce il proprio impegno per un rapido esame delle proposte di legge attualmente abbinate al disegno di legge n. 2113, e per le quali il relatore ha proposto il disabbinamento.

Mi auguro che queste enunciazioni verbali non rimangano tali, ma che vi sia effettivamente la volontà di definire meglio — e senza apportare alcuna modifica al testo trasmesso dal Senato — questa normativa di carattere sostanziale nata da un approfondimento serio, che si richiama ad un lavoro già svolto nel corso della precedente legislatura, e che si impone per l'urgenza dei suoi contenuti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di disabbinamento nei termini formulati dal relatore.

(È approvata).

Il seguito della discussione sul disegno di legge n. 2113 è rinviato a domani alle

ore 9, per l'esame degli articoli e la votazione finale.

Propongo che, come separato e successivo punto dell'ordine del giorno di domani, sia prevista la discussione in sede legislativa delle abbinate proposte di legge n. 131, 173, 363, 710, 864, 1021, 1216, 1293 e 1650.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale (Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (2116); e della proposta di legge Berselli ed altri: Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate (1696).

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 dicembre 1987; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Berselli, Parigi, Poli Bortone e Rubinacci: « Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate ».

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di rinviare ad altra seduta la discussione del provvedimento.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
