

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

28.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° FEBBRAIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG		PAG
Sostituzione:		Lia Antonio	4
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	3
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Votazione nominale:	
Modifiche all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 721, concernente l'istituzione del fondo scorta per le Capitanerie di porto (2914)	3	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	4
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 4	Disegno di legge (Discussione e rinvio, con abbinamento alle proposte di legge n. 131 e abbinate):	
Baghino Cesco Giulio	4	Modifiche agli articoli 20, 21 e 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, in materia di installazione e di utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore (3149)	4
Barbalace Francesco	4	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	4, 5, 6, 8 10, 14, 16, 17
Cannelonga Severino	4		
Cerofolini Fulvio, <i>Relatore</i>	3		
Dutto Mauro	4		

	PAG		PAG
Baghino Cesco Giulio	6, 8, 10	Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967);	
Costa Angelo, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	13	Trantino: Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510);	
Dutto Mauro	11, 13	Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone con autoservizi pubblici non di linea (2742);	
Lucchesi Pino	7	Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817)	17
Maccheroni Giacomo, <i>Relatore</i>	4, 8, 12, 14	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	17, 18
Malvestio Piergiovanni, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	16	Barbalace Francesco, <i>Relatore</i>	17
Matteoli Altero	5, 12, 14	Lucchesi Pino	18
Ridi Silvano	7, 8, 10, 14, 15, 17	Malvestio Piergiovanni, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	18
Ronzani Gianni Wilmer	9	Ronzani Gianni Wilmer	18
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):			
Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (261);			

La seduta comincia alle 9,45.

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

(È approvato).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, il deputato Torchio sostituisce il deputato Sanza per la seduta odierna.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 721, concernente l'istituzione del fondo scorte per le Capitanerie di porto (2914).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge « Modifiche all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 721, concernente l'istituzione del fondo scorta per le Capitanerie di porto ».

Come i colleghi ricorderanno, nella precedente seduta è stata svolta la relazione e la discussione sulle linee generali.

Avevamo poi rinviato l'esame del provvedimento in mancanza del parere della V Commissione bilancio.

Essendo pervenuto tale parere, do la parola al relatore e al Governo per le repliche.

FULVIO CEROFOLINI, *Relatore*. Riconfermo la sostanza di quanto esposto nel corso della relazione. Dal momento che, nella giornata di ieri, la V Commissione

bilancio ha espresso parere favorevole sul provvedimento, raccomando alla Commissione una rapida approvazione dello stesso, trattandosi di un intervento normativo di portata limitata ma significativa.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi associo senz'altro all'invito del relatore per un'immediata approvazione del provvedimento e, contestualmente, desidero ringraziare l'onorevole Cerofolini per la sua disponibilità ed il suo proficuo lavoro.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico.

Ne do lettura:

ART. 1.

1. Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 721, è sostituito dai seguenti:

« Lo stanziamento del capitolo di cui al primo comma viene ripartito all'inizio dell'anno finanziario tra le varie Capitanerie di porto con decreto ministeriale da registrare alla Corte dei conti e le relative somme sono accreditate ad apposita contabilità speciale, istituita presso la competente Sezione di tesoreria provinciale dello Stato ed intestata a ciascuna Capitaneria.

Alla gestione delle predette assegnazioni sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni relative al fondo scorta di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1976, n. 1076 ».

MAURO DUTTO. Tutti avvertiamo l'esigenza di un intervento legislativo in materia di finanziamenti per le Capitanerie di porto, poiché si tratta di un problema in un certo senso visibile. Pertanto, il gruppo repubblicano voterà a favore del provvedimento in esame.

Ringrazio l'onorevole Cerofolini e tutti i membri della Commissione per la sollecitudine con la quale hanno voluto fornire una risposta positiva.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale esprimerà il proprio voto favorevole ad un provvedimento teso a risolvere problemi che, probabilmente, potevano essere soddisfatti più celermente con un atto amministrativo.

FRANCESCO BARBALACE. Mi associo al consenso espresso intorno al provvedimento in discussione e annuncio il voto favorevole del gruppo socialista.

SEVERINO CANNELONGA. Anche il gruppo comunista si esprimerà favorevolmente in sede di votazione del testo in esame, sperando che la sua approvazione possa far progredire la soluzione dei problemi delle capitanerie di porto.

ANTONIO LIA. A nome del gruppo democratico cristiano mi associo al consenso espresso sul disegno di legge che ci apprestiamo a votare.

PRESIDENTE. Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio nominale sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1 della legge 6 agosto 1954, n. 721, concernente l'istituzione del fondo scorta per le Capitanerie di porto » (2914):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Hanno votato <i>si</i>	29
Hanno votato <i>no</i>	0

(La Commissione approva).

Hanno votato *si*:

Angelini Giordano, Baghino, Barbalace, Borghini, Cannelonga, Cardinale, Cerofolini, Chella, Ciafardini, Ciocci, Corsi, Donati, Dutto, Fagni, Grippo, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Matteoli, Matulli, Menzietti, Petrocelli, Ridi, Ronzani, Testa e Torchio.

Discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 20, 21 e 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, in materia di installazione e di utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore (3149).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche agli articoli 20, 21 e 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, in materia di installazione e di utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore ».

L'onorevole Maccheroni ha facoltà di svolgere la relazione.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore.*

Prima di entrare nel merito della discussione, desidero avanzare la proposta formale di abbinare il disegno di legge n. 3149 alla proposta di legge n. 131 e alle altre abbinare in materia di sicurezza stradale. Di questi ultimi provvedimenti, infatti, fu avviata la discussione contestualmente all'esame della legge sulla

patente europea; successivamente, ne fu deliberato lo stralcio e venne affidato ad un Comitato ristretto il compito di pervenire all'elaborazione di un testo unificato.

Per quanto riguarda, in particolare, il disegno di legge n. 3149, vorrei ricordare che durante l'audizione dei ministri Ferri e Santuz alcuni colleghi espressero un giudizio negativo nei confronti della proposta, avanzata dal Governo, di anticipare al 1° febbraio il termine per rendere obbligatori l'installazione e l'uso delle cinture di sicurezza, termine che era già stato fissato dalla legge n. 111 del 1988, tenendo presente anche la capacità di risposta alle nuove esigenze del sistema produttivo nazionale. Oltretutto, l'anticipazione del suddetto termine presenterebbe notevoli difficoltà di ordine temporale, dal momento che siamo già al 1° febbraio 1989.

Pertanto, nel ribadire la proposta di abbinamento cui ho fatto riferimento in precedenza, ritengo opportuno che alcuni progetti di legge assegnati alla nostra Commissione in sede referente vengano trasferiti in sede legislativa; in tal modo, infatti, potremo disporre di un quadro più completo della situazione. Si tratta, in particolare, di alcune proposte di legge, di cui sono relatore, concernenti i limiti di velocità per gli autoveicoli, l'istituzione della patente a punti ed altre misure in tema di sicurezza stradale. Sottopongo, pertanto, alla Commissione l'opportunità di chiedere alla Presidenza della Camera il trasferimento d'ufficio delle suddette proposte in sede legislativa, in vista di un loro abbinamento con il disegno di legge n. 3149, la proposta di legge n. 131 e le altre abbinare.

Colgo, inoltre, l'occasione per proporre alla presidenza della Commissione di rivolgere una formale richiesta al ministro dei lavori pubblici affinché il disegno di legge in materia di sicurezza stradale, che il Governo ha presentato al Senato, sia ritirato e ripresentato alla Camera dei deputati, che già nello scorso settembre si è ampiamente interessata ai problemi della sicurezza stradale discutendo apposite risoluzioni, e che la settimana scorsa

è tornata ad affrontare la questione attraverso un nuovo esame di strumenti d'indirizzo rivolti al Governo.

PRESIDENTE. Desidero ricordare ai colleghi che la scorsa settimana, in occasione del dibattito su alcune risoluzioni, ho rivolto una sollecitazione al ministro dei lavori pubblici affinché il disegno di legge sulla sicurezza stradale, presentato al Senato, venga ritirato e ripresentato alla Camera. In tal modo, infatti, sarebbe possibile sanare una evidente contraddizione. Inoltre, ho rinnovato la stessa richiesta ieri nel corso di un colloquio personale con il ministro Ferri, il quale si è impegnato a chiedere il trasferimento dal Senato alla Camera del suddetto disegno di legge.

ALTERO MATTEOLI. Intervengo nella discussione per lamentare il carattere eccessivamente complesso e disomogeneo dell'ordine del giorno della seduta odierna. Mi sembra, infatti, poco serio che i parlamentari della Commissione trasporti si trovino di fronte ad un ordine del giorno così corposo. Tale situazione potrebbe giustificarsi soltanto se i lavori della Commissione fossero considerati semplicemente come un'occasione d'incontro, mentre le decisioni sono già state prese altrove, oppure se si decidesse di votare sui singoli provvedimenti senza procedere ad un loro approfondito esame. In caso contrario, non si possono esaminare, nel corso della stessa seduta, decine di provvedimenti di carattere eterogeneo, ciascuno dei quali meriterebbe un adeguato spazio di approfondimento. A conferma di ciò, è sufficiente leggere l'ordine del giorno, in cui figurano provvedimenti riguardanti materie diverse, mentre la Commissione viene convocata alle ore più disparate. In una situazione del genere, è evidente che, alla fine della giornata, avremo esaminato al massimo due o tre progetti di legge.

Le chiedo, signor presidente, di sottoporre all'ufficio di presidenza la seguente richiesta: vorrei che venissero posti all'or-

dine del giorno meno provvedimenti, ma che quelli iscritti fossero esaminati con un minimo di serietà, perché il nostro non è assolutamente un modo corretto di lavorare.

Per quanto concerne la proposta avanzata dal relatore, non abbiamo nulla in contrario alla costituzione di un comitato ristretto.

PRESIDENTE. Onorevole Matteoli, vorrei farle rilevare che l'ordine del giorno, così come è formulato, deriva dalla necessità di accorpate i provvedimenti in relazione alla *res materiae*. Dovendoci occupare del disegno di legge relativo all'obbligo di usare le cinture di sicurezza, abbiamo dovuto richiamare anche le altre proposte di legge che sono all'esame del Comitato ristretto, allo scopo di pervenire alla formulazione di un testo unificato.

Pertanto, il motivo di questo lungo elenco risiede nel fatto che molte proposte di legge sono già all'attenzione della Commissione in quanto collegate al provvedimento concernente la patente europea.

Vorrei, inoltre, che tenesse presente che l'ordine del giorno viene stabilito in ufficio di presidenza, dopo di che si può procedere alla costituzione di un comitato ristretto con il compito di elaborare un testo. Il provvedimento relativo alla nautica da diporto verrà preso in esame più tardi, per consentire alla Commissione di prendere atto che sono pervenuti i prescritti pareri delle Commissioni competenti; il fatto che tutta la Commissione ne sia informata, anziché i soli componenti il Comitato ristretto, rientra nel diritto che tutti i colleghi hanno di seguire il complessivo andamento dei lavori.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, prendo atto della risposta che lei ha dato al collega Matteoli a proposito dell'ordine del giorno; tuttavia, devo rilevare che, allo stato attuale, questa Commissione difetta di un certo equilibrio nella scelta delle questioni da esaminare. Mi pare, infatti, che non ci interessiamo

di tutti i temi di nostra competenza, come nel caso di un provvedimento relativo alle poste e telecomunicazioni che, ormai, ha, per così dire, messo le radici.

Per quanto riguarda le osservazioni del relatore, ed in particolare quella secondo cui l'esame delle proposte di legge vertenti su materia identica deve, ai sensi dell'articolo 77 del regolamento, essere abbinato anche in sede legislativa, bisogna ammettere che esse recano un ulteriore contributo alla discussione di questi argomenti.

Il ministro dei lavori pubblici ha inoltre assicurato che chiederà il trasferimento alla Camera del provvedimento assegnato all'altro ramo del Parlamento, che concerne il codice della strada (come, del resto, tutta la materia di cui è relatore l'onorevole Maccheroni).

Se i lavori proseguiranno in sede di Comitato ristretto, rischieremo di non conoscere il parere dei componenti la Commissione, nel quadro generale di riforma del codice della strada. Pertanto, in attesa del passaggio alla Camera del suddetto provvedimento, che necessiterà di una relazione ampia e completa, sarei del parere di impostare una breve discussione generale, affidando poi ad un comitato ristretto l'unificazione dei progetti di legge, senza la preoccupazione di accelerare eccessivamente i tempi, ma neanche temporeggiando troppo.

Dobbiamo, infatti, cogliere questa occasione per porre finalmente mano alla riforma del codice della strada, delle cui modifiche si iniziò a parlare immediatamente cinque giorni dopo la sua approvazione nel 1959.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, non vi è dubbio che ogni volta che ci si occupa di norme sulla sicurezza si va a modificare qualche articolo del codice della strada. Tuttavia, la legge delegata di riforma di tale codice — che dovrebbe essere elaborata dalla commissione Tamburino — è diversa da questo « pacchetto » di norme in materia di sicurezza stradale.

PINO LUCCHESI. Concordiamo con la proposta del relatore e giudichiamo assolutamente inopportuno il disegno di legge sottoposto al nostro esame, anche dal punto di vista dei rapporti Governo-Parlamento. Si tratta, infatti, di un provvedimento — anche prescindendo dal fatto che il superamento dei termini previsti è ormai avvenuto — poco rispettoso del Parlamento, perché non tiene conto del lavoro di approfondimento svolto in questa sede sulla specifica questione dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza.

La riflessione svolta in questa Commissione ci ha indotto a stabilire determinati termini, in considerazione delle esigenze sia dell'industria produttrice di automobili sia dei fabbricanti di cinture di sicurezza. L'obiettivo è quello di stabilire una graduale estensione dell'obbligo delle cinture di sicurezza per tutti gli autoveicoli, garantendo, però, nel contempo, che esse siano effettivamente adeguate agli scopi previsti dalla legge. Occorre, inoltre, evitare che, nell'affannarsi dei tempi, il mercato italiano sia invaso da prodotti stranieri di scarsa qualità ed affidabilità.

Ribadendo pertanto la nostra contrarietà al disegno di legge, concordiamo con la richiesta del relatore di abbinare ad esso tutte le proposte di legge che trattano il tema della sicurezza stradale, alcune delle quali già iscritte all'ordine del giorno odierno in sede legislativa, mentre altre sono assegnate alla nostra Commissione in sede referente, come quella presentata dal mio gruppo, sempre relativa alla stessa materia, ma sotto il profilo della velocità. È questo un provvedimento che, come ho accennato nell'ultimo confronto con il ministro dei lavori pubblici, tende sostanzialmente al recupero da parte del Parlamento di quella delega in tema di fissazione dei limiti di velocità a suo tempo conferita al Governo, e che contribuirebbe ad eliminare tutti gli equivoci lamentati negli ultimi tempi in tale settore.

Resta il problema del cosiddetto « pacchetto sicurezza » (il cui contenuto è peraltro sconosciuto), che il Governo

avrebbe presentato al Senato. Non nascondo la mia meraviglia, poiché la scelta del ramo del Parlamento nel quale presentare i disegni di legge spetta al Governo e nel caso specifico, avendo la nostra Commissione discusso a lungo in materia di sicurezza, stralciando tutta una serie di progetti contenenti indicazioni in proposito, motivi di opportunità politica e correttezza di rapporti avrebbero dovuto spingere l'esecutivo a presentare detto disegno di legge alla Camera.

Ci è stata preannunciata l'intenzione del Governo di ritirare il suo disegno di legge al Senato e ripresentarlo alla Camera: sarebbe un atto da valutare in termini assai positivi. Sollecito tuttavia la presidenza della Commissione ad adoperarsi affinché tale operazione venga effettuata in tempi rapidi. Se non riusciremo a prendere in esame quanto prima il disegno di legge sulla sicurezza stradale, al quale potremo eventualmente abbinare altre proposte di legge presentate in materia, deve essere ben chiaro che la Commissione dovrà procedere sulla base dei provvedimenti già assegnati.

SILVANO RIDI. Devo dire, con molta franchezza, che non capisco ciò che si vuole fare. Credo che il Governo abbia il dovere e la responsabilità di governare e la nostra Commissione il dovere e la responsabilità non di assecondare quanto propone l'esecutivo, ma valutarlo con serietà ed obiettività per esprimere conseguentemente il proprio indirizzo.

Ho invece l'impressione che si stia facendo altra cosa, una sorta di braccio di ferro, o di gioco al massacro.

Leggendo il provvedimento presentato dal Governo, capisco che il suo unico obiettivo è quello di anticipare la data del 26 ottobre 1989 — stabilita nella legge n. 111 dello scorso anno — perché evidentemente si ritiene che l'uso delle cinture di sicurezza consente di abbassare congruamente la pericolosità degli incidenti. Rispetto a tale obiettivo così palesemente dichiarato, perché mai dovremmo discutere contestualmente una serie di materie che sono del tutto estranee? Lungi da me

l'ambizione o il desiderio di difendere l'operato del Governo, ma di fronte ad un provvedimento tendente soltanto ad anticipare di alcuni mesi l'obbligo di usare le cinture di sicurezza, non capisco la *ratio* insita nel voler esaminare contemporaneamente temi come, per esempio, quello della patente a punti, che non hanno nulla a che fare con l'argomento in discussione.

Vi è forse il problema di affrontare la materia della sicurezza stradale nel suo complesso? Ma che senso ha, allora, avere accettato, pochi mesi fa, la proposta del Governo di esaminare tutti i temi che il relatore propone di discutere ora nell'ambito della nuova disciplina del codice della strada? O abbiamo sbagliato a suo tempo ad accettare quelle indicazioni del Governo, oppure sbagliamo oggi a voler anticipare tale discussione. Questa forzatura, forse, tende ad evitare che un'altra Commissione possa essere investita dell'esame di tali materie?

Il Governo può operare scelte che la Commissione, a sua volta, può contestare, se non le ritiene congrue; ma la scelta effettuata con il disegno di legge in esame pone solamente un problema « spiccio ». D'altra parte, se la Commissione ritiene che la data del 26 ottobre, già fissata per legge per l'attuazione dell'obbligo delle cinture di sicurezza, debba essere mantenuta, esprima chiaramente la propria contrarietà all'anticipazione di questo termine!

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Nel mio intervento avevo precisato, anche raccogliendo l'orientamento espresso dalla Commissione nel corso dell'audizione dei ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, di non essere d'accordo sull'anticipazione del termine del 26 ottobre. Del resto, la data proposta dal Governo è di fatto scaduta essendo oggi il 1° febbraio.

Premesso questo giudizio chiaro, condiviso unanimemente dalla Commissione nella seduta testè citata, ribadisco che, a mio avviso, sarebbe corretto in occasione della discussione del disegno di legge n. 3149, esaminare una serie di provvedi-

menti tutt'ora « sospesi », anche in vista delle decisioni del Governo sul « pacchetto sicurezza ». Non si vuole pertanto rinviare il nostro giudizio sul provvedimento sul quale, ripeto, il parere è negativo, in quanto contrasta con la volontà del Parlamento che aveva già approvato la data del 26 ottobre.

SILVANO RIDI. Ho cercato finora di fare un discorso un pò ovattato, ma visto che mi si tira per i capelli, parlo più chiaramente. La mia impressione è che le ditte produttrici di cinture di sicurezza non siano ancora pronte. Pur esprimendo questo dubbio, non intendo assolutamente accusare alcuno.

PRESIDENTE. Onorevole Ridi, le ricordo che questa è assai più che un'impressione, poiché il ministero, già nella scorsa primavera, durante la discussione del provvedimento sulla patente europea, ci fece sapere che l'industria italiana non era pronta a produrre le cinture di sicurezza e che i termini della nuova disciplina sarebbero stati adattati alle esigenze tecniche ed operative.

CESCO GIULIO BAGHINO. Poi, improvvisamente, ha presentato il disegno di legge n. 3149!

SILVANO RIDI. Anche nel caso della discussione su un altro importantissimo strumento per la sicurezza, il casco, le ditte produttrici di motocicli fecero sentire a gran voce le proprie esigenze!

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Sì, ma in quella occasione demmo un contributo molto positivo, così come fecero il sindacato e l'Amministrazione. Ma i notevoli interessi che si muovevano dietro le quinte non ci aiutarono a risolvere le questioni sul tappeto.

SILVANO RIDI. Non si può negare che una serie di interessi intralciarono una soluzione positiva.

A questo punto, credo che la sostanza del problema stia nella nostra valutazione

dello strumento delle cinture in rapporto ad una maggiore garanzia di tutela degli automobilisti: se riteniamo che esse siano utili ad accrescere i livelli di sicurezza, dobbiamo dare via libera alla proposta del Governo, approvando il disegno di legge in esame. Attualmente, invece, la maggiore o minore tempestività di entrata in vigore delle norme in materia sembra dipendere più da considerazioni di carattere tecnico che non da ragioni attinenti alla sicurezza.

Dal momento che ci risulta che il 75 per cento del parco circolante di autovetture sia già dotato delle cinture di sicurezza, per quali motivi non dovremmo utilizzarle? Perché non farle allacciare subito? Perché rimandare i termini fino ad ottobre o novembre?

Da parte mia, apprezzo l'iniziativa governativa tesa a far utilizzare fin da subito i dispositivi già a bordo dei veicoli e non vedo le ragioni per non renderne obbligatorio l'uso. Non capisco perché rimandare la soluzione di questo problema ad una trattazione più generale di tutte le questioni riguardanti la sicurezza, visto che, andando per gradi, si potrebbe intanto contribuire positivamente alla soluzione di una di esse. In sostanza, si tratta di semplificare il nostro modo di procedere, sia per noi stessi sia per il bene del paese.

Lo stesso quadro generale dei problemi attinenti alla circolazione, al traffico ed alla salute non è tranquillizzante: da una parte la nostra Commissione ha visto sottratta alla propria competenza la questione delle supermulte, dall'altra le tematiche del degrado ambientale stanno esplodendo con virulenza e il paese si va interrogando sulla qualità dell'aria che si respira nelle grandi città, mentre risulta che gran parte delle responsabilità di un simile avvelenamento va addebitata ai motori delle autovetture.

Sulla base di tali premesse, non credo sia opportuno soffermarsi su complesse visioni d'insieme, senza cercare, con maggiore concretezza, di selezionare ed affrontare le questioni di maggiore rilevanza ed attualità. In tal senso, anche a

nome della mia parte politica, ritengo si debba approvare il disegno di legge governativo in materia di cinture di sicurezza. Credo, inoltre, che occorra chiedere al Governo in quale sede e con quali modalità voglia cercare la soluzione delle questioni riguardanti il codice della strada e quali altre tematiche intenda ricondurre in quello stesso ambito. Ugualmente, è necessario che il Governo sia sollecitato a prendere una posizione su tutte le altre questioni riguardanti il pacchetto di norme sulla sicurezza, pronunciandosi intorno alla necessità di deliberare subito una parte di esse o sull'opportunità di stralciarne altre, da trattare, poi, contestualmente all'esame delle modifiche del codice della strada.

In conclusione, credo che la nostra Commissione sia chiamata a deliberare concretamente e tempestivamente, anche per produrre atti di indirizzo e di indicazione per il Governo.

GIANNI WILMER RONZANI. Mi dichiaro d'accordo con l'onorevole Ridi e vorrei solo aggiungere che stiamo rischiando di non arrivare al nocciolo della questione.

Anche se l'abbinamento del disegno di legge in esame al pacchetto di norme sulla sicurezza o, addirittura, alle proposte di legge n. 131 ed altre, iscritte al successivo punto all'ordine del giorno, costituirebbe una scelta dotata di una propria logica e tesa all'inquadramento organico di tutta la materia, rischieremmo in tal modo di non rendere possibile l'anticipazione dell'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sulle vetture già equipaggiate, non corrispondendo ad un'esigenza di cui tutti abbiamo riconosciuto l'autenticità e l'importanza.

Quindi, la volontà di analizzare il complesso delle problematiche in materia ci impedirebbe di fatto di rendere tempestivamente operative le norme del disegno di legge n. 3149, poiché occorrerebbero mesi per condurre a termine una generale elaborazione della disciplina. A questo punto, credo ci convenga esaminare ed approvare preliminarmente la normativa in discussione, che ci consenti-

rebbe di anticipare al 1° febbraio 1989 i termini differenziati già stabiliti dalla legge n. 111 per i veicoli immatricolati posteriormente o anteriormente al 1° gennaio 1978, guadagnando, in definitiva, qualche mese.

Ricordo che, in sede di discussione delle risoluzioni in materia di sicurezza, tutti i gruppi parlamentari concordarono intorno all'opportunità di adottare i mezzi necessari e possibili per anticipare l'entrata in vigore dell'obbligatorietà delle cinture di sicurezza. Ora, abbiamo sotto gli occhi il provvedimento che vuole, appunto, rispondere a quelle esigenze. Certamente non si tratta di una disciplina organica (il Governo ci ha abituati a normative di questo tipo), ma, non approvandola e rinviando tutto ad un esame complessivo, invieremmo all'esterno un segnale negativo.

Pertanto, mi dichiaro a favore del sollecito esame e dell'approvazione del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che tutte le risoluzioni sulla sicurezza stradale, di cui è stata avviata la discussione la scorsa settimana, impegnano il Governo ad anticipare l'obbligo di usare le cinture di sicurezza per le vetture su cui queste siano già installate. Non vi è, infatti, necessariamente coincidenza tra l'obbligo di installazione e quello di uso delle stesse cinture di sicurezza.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidero, in primo luogo, replicare all'osservazione del collega Ridi, il quale ha espresso la preoccupazione che siano state esercitate pressioni da parte delle industrie produttrici di cinture di sicurezza. In proposito, mi appare piuttosto strano l'atteggiamento dello stesso collega Ridi che, invece, dovrebbe collaborare affinché sia anticipato il termine per l'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza.

Vorrei, inoltre, ricordare che l'abbinamento del disegno di legge n. 3149 alla proposta di legge n. 131 e alle altre abbinate è stato richiesto da più parti. Se ora, invece, si vuole svincolare il disegno

di legge dagli altri provvedimenti, si può anche farlo. Tuttavia, allo stesso disegno di legge dovranno essere necessariamente abbinate alcune proposte che riguardano esclusivamente l'installazione e l'uso delle cinture di sicurezza.

Mi sembra, comunque, molto difficile che il disegno di legge in questione possa essere approvato dal Parlamento in tempi tali da assicurare un anticipo significativo dell'obbligo di usare le cinture di sicurezza rispetto al termine attualmente previsto.

Il problema vero che dobbiamo affrontare è rappresentato, invece, dall'esigenza di attendere il trasferimento dal Senato alla Camera del disegno di legge sulla sicurezza stradale prima di iniziare l'esame delle altre proposte di legge vertenti sulla stessa materia. In questa fase, quindi, potremmo occuparci soltanto dei provvedimenti strettamente attinenti all'installazione e all'uso delle cinture di sicurezza, anche se a questo punto appare quanto mai problematico poter anticipare il termine previsto dalla legge n. 111. Tuttavia, potrebbe essere opportuno approvare quanto prima il disegno di legge governativo, anche perché la differenza, giustamente evidenziata dal presidente, tra l'installazione e l'uso delle cinture di sicurezza potrebbe rendere necessario, addirittura, l'accertamento della data di immatricolazione delle automobili, da cui conseguirebbe l'obbligo di uso delle cinture stesse in una data anziché in un'altra.

In conclusione, mi dichiaro disponibile a stralciare i provvedimenti riguardanti le cinture di sicurezza, purché non si arrivi all'assurdo di approvare il disegno di legge che prevede il termine del 1° febbraio e successivamente chiedere spiegazioni per il fatto che non si è applicata la norma nel periodo compreso tra il 1° febbraio e la data di approvazione del disegno di legge.

SILVANO RIDI. La questione che ho sollevato si riferiva al fatto che le industrie produttrici di cinture di sicurezza non sono ancora pronte a far fronte ad un

umento della domanda. Non mi appare, quindi, pertinente l'osservazione del collega Baghino.

MAURO DUTTO. Ritengo che il già articolato tema in discussione sia stato reso ancor più complesso dalle affermazioni del collega Ridi, il cui intervento assume un duplice aspetto, da una parte aggressivo e, dall'altra, allusivo.

Per quanto riguarda il primo aspetto, vorrei ricordare l'affermazione secondo cui il rinvio, chiesto da alcuni colleghi e dal relatore, dell'esame del disegno di legge sia dovuto al fatto che si vogliono favorire le ditte produttrici di cinture di sicurezza, senza pensare che se esse non sono pronte oggi a far fronte ad un aumento di domanda, non lo saranno neanche tra un anno.

L'intervento del collega Ridi può essere considerato, inoltre, genericamente allusivo dal momento che induce a sospettare che attraverso i provvedimenti legislativi si dia vita, in Parlamento, ad una sorta di mercato. In proposito, è stata citata, a titolo di esempio, la vicenda relativa alla legge che rende obbligatorio l'uso del casco per i motociclisti. In quell'occasione si instaurò un confronto serrato tra le ditte produttrici di motociclette e i fabbricanti di caschi, nonché tra l'industria giapponese e quella italiana. Non si può dimenticare, tuttavia, che l'atteggiamento tenuto dal Parlamento ha consentito di superare una fase di stallo che si protraeva ormai da molto tempo e che successivamente è sfociata nell'approvazione in tempi rapidi del provvedimento che rendeva obbligatorio l'uso del casco per i motociclisti.

Tornando al provvedimento in discussione, il Parlamento aveva chiaramente espresso la sua volontà approvando la legge n. 111 del 1988 e chiedendo di introdurre immediatamente l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza. Tuttavia, in quell'occasione furono esercitate pressioni affinché venisse posposto il termine previsto.

Purtroppo, non ero presente a quella seduta e non ho preso parte alla vota-

zione finale di quel provvedimento; tuttavia, so per certo che da alcune parti fu chiesta una posticipazione del termine originariamente previsto per l'entrata in vigore della legge. Ebbene, in quell'occasione l'onorevole Ridi non ha avuto nulla da obiettare.

In tale situazione, il problema vero è quello di rivedere le basi sulle quali il collega Maccheroni poggiava la sua proposta che, tra l'altro, non era certamente dettata da « attenzioni di retrobottega », quanto piuttosto dal desiderio di affrontare i problemi della sicurezza stradale nell'ambito di una visione più organica. Si tratta, in sostanza, dello stesso tema trattato la scorsa settimana durante l'udienza del ministro dei lavori pubblici, il quale assume spesso un atteggiamento di disattenzione nei confronti del Parlamento, se non addirittura di vera e propria provocazione.

A questo punto, ritengo che sia ragionevolmente inutile illudersi che il disegno di legge sulla sicurezza stradale venga trasferito alla Camera. Esso, invece, resterà certamente al Senato, anche perché non vi è alcuna ragione in base alla quale si possa prevedere una prima lettura obbligatoria da parte di un ramo del Parlamento nei confronti di un provvedimento già posto all'ordine del giorno della competente Commissione del Senato, presieduta dal senatore Bernardi.

Sarebbe stato preferibile che il ministro dei lavori pubblici avesse presentato anche questo provvedimento al Senato, per poter esaminare nel loro insieme le proposte in materia di sicurezza stradale, dato che il relativo « pacchetto » di misure è stato presentato in quella sede.

A questo punto non vi è semplicemente il problema tecnico delle cinture di sicurezza ma, come ha affermato il collega Ridi, si pone anche una questione di natura morale. Non conosco tutti gli aspetti del settore e perciò non so se esistano realmente pressioni da parte di ditte francesi, giapponesi, o altro; può anche darsi che il ministro Ferri sia stato sollecitato dalle ditte che gli hanno consigliato questo provvedimento, ma ciò non

ci interessa, perché il problema morale supera qualsiasi altra argomentazione.

Sono, pertanto, del parere di pervenire rapidamente alla discussione ed all'approvazione del disegno di legge, proprio per inviare un segnale al ministro, il quale, pur essendo un magistrato, evidentemente non conosce i poteri dello Stato nelle sue articolazioni, ed in particolare quelli del Parlamento.

ALTERO MATTEOLI. Dubito che il ministro dei lavori pubblici non abbia capito niente del Parlamento; al contrario, ho l'impressione che invece egli abbia capito fin troppo e si serva del Parlamento a proprio uso e consumo. Come ha affermato il collega Ridi, non mi meraviglia sapere che dietro a tutta la vicenda vi sono le ditte produttrici di cinture di sicurezza, che costituiscono delle vere e proprie *lobbies*; al contrario, mi meraviglia vedere come qualche collega, o addirittura la Presidente della Camera, si ostini a negare l'evidenza di questa realtà, che incide pesantemente sulle scelte del Parlamento.

Ritengo inopportuno procedere all'abbinamento del disegno di legge n. 3149 con le proposte di legge in materia di sicurezza. Non capisco come si possa parlare di cinture di sicurezza unitamente, per esempio, alla proposta di legge n. 363, concernente i limiti di età per la guida delle macchine agricole, oppure a quella n. 173 in materia di requisiti fisici, psichici ed attitudinali per la guida, oppure a quella n. 1650, riguardante i requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida, o a quella n. 131, che propone l'iscrizione del gruppo sanguigno sulla patente: come si possono mettere nello stesso calderone tutti questi argomenti?

Sono sicuro che le ditte costruttrici delle cinture esercitano pressioni affinché il Parlamento deliberi conformemente al loro orientamento: è sempre stato così ed ancora lo sarà, finché non perverremo ad una riforma del sistema dei partiti politici (ma questo non è oggetto della nostra discussione).

In base a queste considerazioni, condivido *in toto* la proposta avanzata dal collega Dutto di procedere immediatamente all'approvazione od al rigetto del disegno di legge; successivamente, la questione verrà risolta dalle stesse ditte o dal Governo, visto che quest'ultimo avrà senz'altro svolto delle indagini prima di presentare il disegno di legge al Parlamento.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. Per quanto concerne la questione sollevata dal collega Ridi, ritengo che occorra mantenerci sereni ed autonomi, per dare al Parlamento un segnale di serietà nell'affrontare i problemi. Francamente non so, né mi interessa, da che parte possano venire le pressioni, o se le ditte siano interessate a fissare la data del 1° febbraio o quella del 26 ottobre. Ho semplicemente dato per scontata un'opinione, che mi sembrava consolidata rispetto alla proposta del Governo, in senso negativo da parte della Commissione, partendo da due elementi. Il primo è l'unanimità registrata sulla fissazione dei termini previsti nella legge n. 111, poiché non venne formulata alcuna osservazione né da parte del Governo né da parte dei gruppi rappresentati in Commissione. Il secondo l'ho appena menzionato, perché lo davo per scontato, raccogliendo un'opinione unanime. Quando nel corso dell'audizione con i ministri Santuz e Ferri questi ultimi accennarono alla possibilità di proporre, con un apposito provvedimento, l'anticipazione della data, ricordo che chi parla sollevò subito una questione di principio. Ciò sembrava, infatti, offensivo verso il Parlamento che, all'unanimità e con il consenso del Governo, qualche mese prima aveva approvato una scadenza, che si presumeva meditata e responsabile.

Tali considerazioni sono aggravate dal fatto che oggi, 1° febbraio, stiamo discutendo circa un provvedimento che avrebbe dovuto entrare in vigore proprio in questa data. Ritengo, pertanto, opportuno un riconoscimento formale da parte della Commissione della necessità di rimanere attestati, non per formalismo ma

per serietà, su un provvedimento che aveva registrato l'unanimità dei gruppi e l'assenso del Governo. Ho dato per scontato che il dibattito non sarebbe stato circoscritto al solo problema delle cinture di sicurezza perché, in occasione dell'approvazione in sede legislativa della legge n. 111, si convenne di accantonare alcune proposte di legge che si era ritenuto di non affrontare, unitamente ad altri progetti che giacevano alla nostra attenzione: la logica dell'abbinamento di tali provvedimenti nell'ambito del presente ordine del giorno è quella di affrontare il riordino della materia in occasione dell'esame di un provvedimento i cui termini sono già scaduti, per aprire un discorso organico sia sulla questione delle cinture sia sulle proposte di legge di cui era stato chiesto l'abbinamento.

Ricordo che la scorsa settimana, dopo che il ministro Ferri aveva annunciato la presentazione di un disegno di legge sulla sicurezza stradale, avevo affermato che avrei colto l'occasione dell'esame del provvedimento n. 3149 per chiedere di discutere contestualmente altre proposte di legge, in modo da affrontare tutta la materia relativa alla sicurezza stradale organicamente e non frammentariamente, anche per evitare che si dica che il lavoro del Parlamento è sempre troppo dispersivo.

Desidero infine far riflettere i colleghi, soprattutto gli onorevoli Dutto e Matteoli, su una questione. Se siamo davvero convinti che l'anticipazione proposta dal Governo sia inaccettabile, non possiamo soltanto per una sorta di ribellione morale, perché non sussistano dubbi su eventuali pressioni, ribaltare l'orientamento delle forze politiche.

Richiamo il senso di responsabilità e la linearità dei colleghi che stabilirono la data del 26 ottobre con consapevolezza e argomenti solidi, non contestati a suo tempo, e che ora stranamente si vorrebbero usare per anticipare il predetto termine. Sarebbe un grosso errore, perché davvero si potrebbe pensare che abbiamo accolto pressioni che sono invece estranee alle nostre valutazioni.

Credo, del resto, che anche il Governo sia ormai consapevole che il nuovo termine proposto è decaduto e se consideriamo che per approvare definitivamente la legge possono passare, tra Camera e Senato, tre o quattro mesi, sarebbe veramente ridicolo procedere su questa strada. Teniamo poi conto del fatto che una anticipazione, per esempio a giugno, dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza non potrà che creare confusione tra gli italiani che già sanno della data di ottobre, oltretutto facendo torto alla linearità e consapevolezza del Parlamento che qualche mese fa, con convinzione, ha stabilito quel termine.

Si è sostenuto da parte del Governo che il mancato uso delle cinture di sicurezza pone problemi di vite umane. Ma quando abbiamo approvato la legge n. 111, fissando la data del 26 ottobre, la situazione era forse più tranquilla di oggi, c'erano forse meno morti? No, la situazione era uguale all'attuale; anzi, secondo i dati che ci ha fornito il ministro Ferri, vi dovrebbe essere stato un miglioramento.

Mentre richiamiamo sempre l'autonomia e la libertà di valutazione del Parlamento, ci vorremmo ora stranamente appiattare su una posizione del Governo che non trova giustificazione. Richiamo pertanto la Commissione alla coerenza: se, per motivi estranei al merito del provvedimento, magari per uno scatto di ira, dovessimo approvare il disegno di legge, assumeremmo un atteggiamento di incoerenza che appartiene esclusivamente al Governo e che deve rimanere all'interno di esso.

MAURO DUTTO. Ricordo che la data del 26 ottobre fu stabilita perché il ministro sostenne che non si era ancora « pronti ». Evidentemente ora la situazione è cambiata e allora anche noi siamo pronti ad approvare il provvedimento.

ANGELO COSTA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nella omologa Commissione del Senato, invece, il Governo

insistette a lungo per l'anticipazione del termine, ma il Parlamento non accolse tale sollecitazione.

PRESIDENTE. È bene precisare che è il Parlamento che voleva accorciare il termine, ma fu autorevolmente sostenuto dal ministro del tempo che sarebbe stato inopportuno modificare la normativa perché avremmo creato difficoltà sul territorio nazionale.

ALTERO MATTEOLI. Evidentemente il Governo ha usato un linguaggio diverso alla Camera e al Senato!

GIACOMO MACCHERONI, Relatore. Ho l'impressione che la discussione abbia preso una piega diversa rispetto a come l'avevo introdotta. Non mi pare che in questo momento si possa « tagliar corto » e assumere subito una decisione sul disegno di legge. Sarebbe pertanto opportuna una pausa di riflessione, prevedendo eventualmente un incontro e un confronto tra i Capigruppo della Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei sottolineare una questione normativa che ho l'impressione sfugga in questo momento. L'articolo 20, comma 2, della legge n. 111 del 1988 prevede che le cinture di sicurezza debbano essere installate sui sedili anteriori degli autoveicoli entro un anno dall'entrata in vigore della legge (ossia entro il prossimo aprile). Ciò considerato, ritengo assurdo un provvedimento che modifichi tale norma, perché difficilmente il Parlamento riuscirà ad approvarlo prima di aprile.

Ricordo inoltre che mentre l'articolo 20 della suddetta legge n. 111 stabilisce un anno per dotare i veicoli delle cinture di sicurezza, l'articolo 21 ne rende obbligatorio l'uso entro 18 mesi: si tratta pertanto di due termini diversi.

Nell'articolo 1 del disegno di legge in esame, invece, si propone sostanzialmente quanto suggerito in una risoluzione della Commissione, alla quale, per la verità, il Governo si era dichiarato contrario. Ricordo che avevamo proposto di rendere

subito obbligatorio l'uso delle cinture per gli occupanti i posti anteriori dei veicoli che ne fossero dotati. L'obbligo di tale equipaggiamento risale al 1979 e si stima che il 75 per cento delle vetture sia già provvisto di cinture di sicurezza. Il ministro sollevò allora una questione di costituzionalità, obiettando che non era possibile aderire alla richiesta della Commissione in quanto si prevederebbe un obbligo che non riguarda tutti i cittadini, ma solo coloro che hanno la propria vettura equipaggiata con le cinture di sicurezza.

Il problema è oggi superato, perché con il disegno di legge in esame si chiede esattamente ciò che la Commissione aveva approvato.

Ho voluto fare queste precisazioni perché devono essere ben chiari i termini della questione che discutiamo.

SILVANO RIDI. Ringrazio il presidente di queste spiegazioni utili per chiarire la situazione. Avevo iniziato il mio intervento affermando che volevo capire cosa c'era dietro il provvedimento presentato dal Governo. La sua approvazione suonerebbe come una sorta di sfida, e servirebbe ad evitare affermazioni, come quella del ministro, secondo la quale il Parlamento « dormirebbe ». Mi sono permesso di avanzare una serie di rilievi al relatore, nel senso di sollecitare un minimo di riflessione sull'opportunità di ricomprendere nella discussione del disegno di legge in esame tutta una serie di progetti di legge riguardanti il complesso della tematica. Infatti, da parte mia, ritengo che, ad eccezione della proposta di legge n. 1216, di iniziativa degli onorevoli Melillo e Battistuzzi, concernente disposizioni sull'adozione e sull'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza, nessuno dei provvedimenti elencati al terzo punto dell'ordine del giorno possa essere esaminato contestualmente a quello attualmente alla nostra attenzione.

PRESIDENTE. La richiesta del relatore è da intendersi nel senso di abbinare la discussione del disegno di legge

n. 3149 e delle altre proposte di legge, anche residuali rispetto alla disciplina della legge n. 111, di cui egli stesso è relatore.

SILVANO RIDI. Il fatto è che mi sembra difficile rilevare motivi di affinità fra il disegno di legge in discussione e, per esempio, la proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Colucci, concernente l'iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida.

A mio parere, invece, occorre raccogliere la sfida lanciata dal Governo. Il ministro ha sostenuto che la soluzione della questione dei limiti di velocità non possa ritenersi soddisfacente ai fini della salvaguardia complessiva della sicurezza stradale. Una volta presentato il pacchetto di norme in materia al Senato, l'ufficio di presidenza della nostra Commissione decise che sarebbe stato opportuno un esame da parte della Commissione stessa in sede legislativa di una serie di questioni attinenti alla sicurezza. Ora, il relatore avrà anche le sue buone ragioni, ma di tutte le proposte di legge elencate l'unica che ha una certa attinenza con la materia che stiamo trattando è la n. 1216 e, quindi, accetteremo l'eventuale proposta da parte sua di abbinare quest'ultima al provvedimento attualmente al nostro esame, ma non altre. Del resto, il Governo ci ha fatto sapere che la disciplina attinente al codice della strada è ormai in avanzato grado di elaborazione.

I dubbi che ho sollevato sono tutti tesi a conoscere le motivazioni per cui il Governo, con molto ritardo, abbia deciso di forzare i tempi e varare misure come quelle contenute nel disegno di legge n. 3149. Cosa c'è dietro tale decisione?

Proprio in questa sede, il direttore generale della motorizzazione civile sostenne che, in materia di entrata in vigore della obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza, non si potevano forzare i tempi oltre un certo limite, poiché altrimenti si sarebbero potute determinare tensioni sui mercati internazionali,

non tanto a livello di imprese costruttrici, che nel frattempo si erano adeguate, ma di ditte fornitrici. Furono queste affermazioni che ci indussero ad accettare un'estensione dei termini, unitamente ai problemi di costituzionalità sorti in relazione ai proprietari di autoveicoli non ancora equipaggiati con quel dispositivo.

A questo punto, lo ribadisco, si tratta di raccogliere una sfida, nel senso di assumersi la responsabilità di una scelta che contrasta con le stesse affermazioni rilasciate dal Governo qualche mese fa; se oggi l'esecutivo ci dice che le condizioni per prendere una determinata decisione esistono e si fa portatore di una iniziativa in proposito, dobbiamo rispondere positivamente, prevedendo, al limite, l'abbinamento con la sola proposta di legge n. 1216.

In altra sede, poi, chiederemo un'accelerazione dei tempi per l'esame del provvedimento sul codice della strada e di tutte le altre questioni concernenti l'impianto organico della materia della sicurezza.

Quindi, non dobbiamo farci condizionare da fatti esterni o da pressioni estranee al nostro lavoro; ricordo che in circostanze simili, come quelle riguardanti l'approvazione della normativa sul casco per i conduttori di motocicli, riuscimmo a svincolarci da una situazione immobilizzante soltanto su impulso di un autorevole membro dell'altro ramo del Parlamento, che ci fece sapere che, in mancanza di una decisione da parte nostra, il Senato avrebbe proceduto con proprie opportune iniziative.

Aderisco, comunque, alla prospettiva di un momento di riflessione, magari in sede di ufficio di presidenza, per analizzare diverse possibilità di abbinamento di progetti di legge, facendo salva, comunque, la necessità di dar seguito all'indicazione proveniente dal disegno di legge governativo. Una maggiore o minore accelerazione dei tempi ha un'importanza relativa, quello che conta è inviare un segnale sostanziale.

Da parte mia, sono favorevole ad inviarlo, nella consapevolezza che dob-

biamo procedere all'esame di proposte di legge organiche e coerenti con la finalità che ci siamo proposti, cioè l'introduzione dell'obbligatorietà nell'uso delle cinture di sicurezza. Nello stesso tempo, però, devono essere affrontate tutte le altre questioni attinenti alla riforma del codice della strada, in ordine alla quale ritengo opportuno esercitare una pressione sul Governo affinché anticipi i tempi della riforma stessa, in coerenza con gli impegni che ha assunto.

PRESIDENTE. Desidero richiamare alcuni aspetti di carattere formale relativi all'ordine del giorno della seduta odierna, in cui la proposta di legge n. 131 e le altre abbinata vengono riprodotte come una sorta di residuo derivante dall'approvazione della legge n. 111. In quell'occasione, infatti, furono accantonate le suddette proposte di legge che erano già state tra loro abbinata, dal momento che fu deciso di approvare il testo del Senato.

Successivamente, il Governo ha presentato il disegno di legge n. 3149 che, trattando la materia relativa alle cinture di sicurezza, si collega in qualche modo alla legge n. 111. Pertanto, l'abbinamento del suddetto disegno di legge con la proposta di legge n. 131 e le altre abbinata appare come una logica conseguenza derivante dalla necessità di pervenire ad una sistemazione organica di una materia così complessa.

Ritengo, quindi, che, pur nel pieno rispetto delle diverse valutazioni politiche che si possono esprimere, si debba in qualche modo decongestionare il clima che si è venuto a creare tenendo presente che, se sono state avanzate pressioni, esse possono essere dirette soltanto all'installazione delle cinture di sicurezza, non al loro uso. Infatti, nel momento in cui si rende obbligatoria l'installazione delle cinture stesse, per le industrie produttrici è assolutamente indifferente che il loro uso venga reso obbligatorio sei mesi prima o sei mesi dopo.

Sotto tale profilo, vorrei richiamare l'attenzione del relatore sull'articolo 4 del disegno di legge governativo; infatti, ho

la sensazione che il Governo abbia cercato, attraverso la presentazione di quel provvedimento, di rimediare ad un proprio errore rappresentato dal fatto che nella legge n. 111 la non osservanza dell'obbligo di usare le cinture di sicurezza è punita con una sanzione penale, mentre nel disegno di legge la stessa infrazione viene punita con una sanzione amministrativa. È evidente, infatti, che una sanzione penale sarebbe stata eccessiva rispetto alla reale portata dell'infrazione. Non vorrei, però, che si riproponesse la stessa vicenda verificatasi quando approvammo la legge sulla pesca, a seguito della quale, attenuando alcune sanzioni, fummo accusati di aver favorito la pesca di frodo!

Desidero, inoltre, sollecitare una riflessione sull'applicabilità del comma 2 dell'articolo 1, che prevede un termine ormai già scaduto, nonché sull'applicabilità del comma 1 dello stesso articolo, che tutti abbiamo chiesto al Governo di inserire nel provvedimento.

In conclusione, propongo di dare mandato al relatore e al Comitato ristretto già costituito per l'esame delle proposte di legge n. 131 e abbinata di predisporre un testo unificato dei progetti di legge. In tal modo si potranno esaminare congiuntamente alcuni provvedimenti riguardanti parziali misure di sicurezza stradale, in attesa che venga trasferito dal Senato alla Camera il disegno di legge che riguarda più specificamente la materia della sicurezza stradale. Certamente, non si potrà ancora procedere alla riforma del codice della strada, anche perché non ci sono ancora pervenuti i risultati dei lavori della commissione Tamburino. Possiamo, però, procedere all'esame dei provvedimenti che abbiamo all'ordine del giorno accogliendo la proposta del relatore di proseguire i nostri lavori in sede di Comitato ristretto, che dovrebbe concludere i propri lavori entro la prossima settimana.

PIERGIOVANNI MALVESTIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. A nome del Governo mi esprimo in senso favorevole

alla proposta del relatore e mi riservo di esprimere le mie valutazioni la prossima settimana, quando il Comitato ristretto avrà concluso i propri lavori.

PRESIDENTE. Mi sembra inutile modificare una legge per introdurre un termine anticipato di qualche giorno.

SILVANO RIDI. Il problema fondamentale non è tanto nell'anticipazione del termine, quanto piuttosto nella modifica della penalizzazione prevista dalla legge per l'inosservanza dell'obbligo di usare le cinture di sicurezza.

PRESIDENTE. In definitiva, ritengo che si possa procedere all'abbinamento del disegno di legge n. 3149 con le proposte di legge n. 131 e abbinare, affidando al Comitato ristretto, già istituito per le proposte di legge menzionate, il compito di approfondire la materia.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione delle proposte di legge Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (261); Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967); Trantino ed altri: Nuove norme in materia di trasporti delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510); Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742); Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri: « Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo »; Ridi ed altri: « Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Trantino: « Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Righi: « Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea »; Sanguineti, Testa Antonio, Lamorte, Grippo, Matteoli, Lia, Faraguti, Piredda, Reina, Principe, Poti, Maccheroni, Barbalace, Cerofolini: « Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente ».

Do la parola al relatore, onorevole Barbalace, affinché riassume il lavoro finora svolto.

FRANCESCO BARBALACE, Relatore. Ricordo ai colleghi che nella seduta del 20 luglio scorso illustrai le proposte di legge nn. 261 e 1967; in quella seduta deliberammo anche di costituire un Comitato ristretto per la formulazione di un testo unificato che registrasse il più ampio consenso possibile.

Sono state successivamente presentate le proposte di legge nn. 2510, 2742 e 2817, oggi iscritte all'ordine del giorno per essere esaminate congiuntamente con quelle precedenti.

La proposta di legge che reca la firma dell'onorevole Trantino è incentrata sulle questioni legate allo *status* giuridico ed alle agevolazioni fiscali dei lavoratori di tale comparto, mentre quella presentata dall'onorevole Righi sottolinea la necessità di una legge-quadro che regolamenti il settore.

Il provvedimento proposto dall'onorevole Sanguineti, che reca la firma anche di esponenti di altri gruppi politici, presenta alcuni spunti di riflessione, che potranno più compiutamente essere ripresi in sede di Comitato ristretto.

In presenza di tutti questi provvedimenti, ritengo opportuno demandare al Comitato ristretto (fissandone fin da ora la data della convocazione per mercoledì 15 febbraio prossimo) la successiva fase dell'*iter*. Si potrebbero, altresì, in quella sede fissare incontri od audizioni anche con le organizzazioni sindacali, le quali già in precedenza si erano espresse in senso positivo.

GIANNI WILMER RONZANI. Concordo con il relatore.

PINO LUCCHESI. Anch'io sono d'accordo.

PIERGIOVANNI MALVESTIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sulla proposta del relatore.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è, pertanto, rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO