

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

X

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 MAGGIO 1991

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI, SENATORE GIOVANNI PRANDINI, SULL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE N. 111 DEL 1988 SULLA PATENTE EUROPEA E SULLA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini, sull'attuazione della legge n. 111 del 1988 sulla patente europea e sulla riforma del codice della strada:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 5, 8, 11, 12
Baghino Cesco Giulio (gruppo MSI-destra nazionale)	10
Fagni Edda (gruppo comunista-PDS)	9
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	6
Prandini Giovanni, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	3, 8, 9, 11
Ronzani Gianni Wilmer (gruppo comunista-PDS)	7, 8, 9
Savio Gastone (gruppo DC)	10

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16.

Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Giovanni Prandini, sull'attuazione della legge n. 111 del 1988 sulla patente europea e sulla riforma del codice della strada.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, del ministro dei lavori pubblici sull'attuazione della legge n. 111 del 1988 sulla patente europea e sulla riforma del codice della strada.

Do subito la parola al ministro Prandini.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor presidente, onorevoli colleghi, il problema della sicurezza stradale si è posto all'attenzione del paese in tutta la sua gravità alla luce degli incidenti che con frequenza impressionante hanno coinvolto giovani vite soprattutto il sabato notte. Tali luttuosi avvenimenti hanno posto l'accento sull'esigenza di un intervento del Governo per porre rimedio e un freno al ripetersi sistematico di incidenti soprattutto all'uscita dei locali notturni.

La soluzione non è tanto nell'adozione di nuove misure, quanto nel disporre e far rispettare un sistematico controllo da parte degli organi a ciò preposti, perché il rimedio più efficace è proprio nell'impiego adeguato ed idoneo delle forze di polizia, che con la loro presenza svolgono il duplice ruolo di prevenzione e di accertamento delle infrazioni. Certo il problema della sicurezza stradale è molto

più complesso e non può non partire da un ridisegno del codice della strada essendo quello attuale superato, rispetto alle esigenze nuove nel campo della circolazione stradale; inoltre, le numerose modifiche finora ad esso apportate non hanno certamente raggiunto lo scopo di uno strumento normativo al passo coi tempi.

Proprio in questi giorni l'Assemblea del Senato ha esaminato il disegno di legge che delega il Governo ad emanare il nuovo testo del codice della strada nel solco dei criteri contenuti nella legge di delega. Assecondando proprio una richiesta della Commissione trasporti della Camera, il relativo disegno di legge fu portato in prima lettura all'esame di codesta Commissione che lo ha esaminato con lodevole tempestività, licenziandolo per l'Assemblea. Quel testo è ora, come dicevo, all'esame del Senato e mi auguro che sia approvato senza emendamenti che provocherebbero, se accolti, un ritorno alla Camera.

Nel quadro della sicurezza stradale una tappa importante è stata indubbiamente segnata dalla legge n. 111 del 1988, perché ci si è adeguati agli *standard* europei in tema di importanti settori, quali l'obbligatorietà dell'installazione e dell'uso delle cinture di sicurezza, la facoltà, da parte degli organi di polizia stradale, di accertare se il conducente di un veicolo si trovi o meno in stato di ebbrezza; l'aggiornamento e l'adeguamento agli accordi internazionali della segnaletica stradale; l'introduzione di nuove norme sulle patenti di guida, uniformandole al modello europeo, e sulle auto-scuole. La stessa legge ha poi demandato al Governo e più segnatamente ai Mini-

steri dei trasporti, dell'interno, della sanità e dei lavori pubblici l'attuazione di provvedimenti volti a rendere concreta la previsione normativa.

Per quanto attiene alla normativa sulla patente europea e sulle autoscuole, il Ministero dei trasporti ha già emanato numerosi provvedimenti che danno attuazione ai disposti della legge, quali il decreto ministeriale 30 maggio 1988, n. 261, il decreto ministeriale 6 giugno 1988, n. 262, sui programmi di esame per il conseguimento della patente di guida, il decreto ministeriale 23 giugno 1988, n. 263 sui requisiti psicotecnici e psicofisici, il decreto ministeriale 24 settembre 1988, n. 444, il decreto ministeriale 27 settembre 1988, n. 419 e il decreto ministeriale 3 agosto 1990 in materia di autoscuole.

Circa la materia di stretta competenza del Ministero dei lavori pubblici l'articolo 18 della legge gli ha demandato l'adeguamento degli articoli da 25 a 159 del regolamento di esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale alle norme contenute nelle direttive comunitarie ed agli accordi internazionali ed in particolare alle direttive contenute nella Convenzione mondiale sulla segnaletica, sottoscritta a Vienna, e nel successivo Accordo europeo sottoscritto a Ginevra.

A tal fine, con decreto del 23 giugno 1988, è stata istituita una commissione interministeriale, la quale ha già concluso i propri lavori per gli articoli da 25 a 76 del regolamento, relativi ai segnali di pericolo e di prescrizione, che rivestono maggior rilievo ai fini della sicurezza stradale.

Il nuovo articolato è stato recepito nel nostro ordinamento con decreto 27 aprile 1990, n. 156. La stessa commissione ha proseguito i propri lavori per completare l'adeguamento dei residui articoli del regolamento relativi ai segnali di indicazione, alla segnaletica orizzontale ed a quella luminosa. Attualmente, almeno per la parte relativa alla segnaletica di indicazione, che riguarda circa duecento se-

gnali, si può prevedere che la commissione stessa licenzi quanto prima il nuovo articolato, corredato dalle nuove figure, per il successivo inoltro al Consiglio di Stato, onde acquisire il necessario parere.

Molte, e certamente significative ai fini della sicurezza stradale, sono le novità introdotte, in tema di segnaletica, agli articoli del nuovo regolamento già approvati. Innanzitutto, uniformandosi alla simbologia europea, la nuova segnaletica è resa comprensibile da parte di tutti i cittadini dei paesi europei, dando così agli stessi maggiore tranquillità e sicurezza nella guida.

Sempre nell'ottica dell'integrazione europea, la nuova segnaletica tende ad eliminare tutte le scritte aggiuntive, di difficile lettura per i cittadini stranieri, sostituendole con simboli di immediata percezione e comprensione.

Con lo stesso decreto sono stati stabiliti tempi ristretti per applicare i nuovi segnali su strada, onde consentire di rispettare anche la scadenza comunitaria del 31 dicembre 1992.

Un altro aspetto introdotto dal nuovo regolamento ed estremamente qualificante ai fini della sicurezza è la codificazione, con apposito disciplinare, delle caratteristiche fotometriche, colorimetriche e di durata dei materiali usati per i segnali stradali.

Tale disciplinare, redatto dalla stessa commissione che ha curato la stesura del nuovo articolato del regolamento, è stato approvato e reso operativo con il decreto 23 giugno 1990. In esso sono fissate le modalità di determinazione dei livelli di qualità delle pellicole retroriflettenti che, secondo quanto previsto dal regolamento, possono essere a normale (classe 1) o ad elevata (classe 2) efficienza. L'impiego delle pellicole rifrangenti ad elevata efficienza è obbligatorio per i segnali di maggior rilievo ai fini della sicurezza.

D'altra parte tutto il lavoro finora svolto dalla commissione interministeriale e lo stesso decreto 27 aprile 1990 dovranno trovare collocazione nel regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada.

Per quanto attiene l'attuazione dell'articolo 17, comma 4, relativo agli strumenti ed alle procedure per l'accertamento dello stato di ebbrezza, con il decreto del 22 maggio 1990 del ministro dei trasporti, di concerto con i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, è stato adottato il « Regolamento recante individuazione degli strumenti e delle procedure per l'accertamento dello stato di ebbrezza ».

L'applicazione di tale regolamento risulta già in atto in quanto il Ministero dei trasporti ha provveduto all'omologazione dei dispositivi per il controllo dei tassi alcolemici e il Ministero dell'interno sta provvedendo al loro acquisto per dotarne i propri organi di polizia stradale.

È stata anche data attuazione all'articolo 17, comma 5, riguardante la fissazione del tasso alcolemico: a ciò ha provveduto il decreto 10 agosto 1988, emanato dal ministro della sanità, di concerto con i ministri dei lavori pubblici, dell'interno e dei trasporti.

Tale provvedimento fissa in 80 milligrammi per 100 millilitri il limite oltre il quale il conducente si considera in stato di ebbrezza.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per il contributo fornito ai nostri lavori.

Colgo l'occasione per affrontare un punto sul quale mi interessa conoscere l'opinione del ministro. Penso che sulla questione degli incidenti del sabato notte si stia operando una mistificazione, perché si continua a parlare di automobili che viaggiano a grande velocità, guidate da persone in stato di intossicazione dovuta ad assunzione di sostanze stupefacenti. Rilevo che lo stato di intossicazione è, di per sé, vietato dalla legge, per cui basterebbe rilevarlo, e che, comunque, sulle strade italiane non si potrebbe guidare a grande velocità: il limite massimo consentito, al di fuori delle autostrade, è di 90 chilometri orari. La normativa, in sostanza, già esiste, basterebbe quindi un vigile o una pattuglia della polizia stradale per eseguire i rilievi. Il controllo, invece, non viene effettuato e si continua

a parlare della necessità di normative più sofisticate che, al contrario, non servirebbero a nulla. Al di là dell'ipotesi di vietare ai giovani la guida di automobili particolarmente veloci, è comunque in vigore, ripeto, la norma sui limiti di velocità, che non viene osservata.

Pregherei allora il ministro dei lavori pubblici di sollecitare il suo ministero, che ha fama di essere particolarmente attivo, affinché, di concerto con gli altri ministeri del settore, disponga un sistema di controlli più efficace. Il problema principale, infatti, è proprio questo.

In secondo luogo desidero ricordare che i membri della nostra Commissione hanno presentato in materia alcune risoluzioni e mozioni aventi come destinatario finale proprio il Ministero dei lavori pubblici; il Governo si è impegnato a farle osservare, ma in realtà non mi sembra che ciò sia avvenuto, in particolare per quanto riguarda un aspetto fondamentale, quello relativo all'avvio di una grande campagna di convincimento della pubblica opinione, svolta attraverso i *mass media*, sulla pericolosità delle strade e della circolazione. Si era anche affermata la necessità di avviare un programma di educazione stradale all'interno delle scuole. Anche questo punto è rimasto inattuato. Apprendiamo, inoltre, che non sono state ancora eseguite le operazioni necessarie per porre in atto il sistema di controllo dei tassi alcolemici. La nostra Commissione aveva invece raccomandato che tutto ciò venisse realizzato rapidamente e che ci si attivasse affinché i relativi strumenti venissero posti sul mercato ad un prezzo accettabile e senza che, in proposito, si svolgessero operazioni di speculazione. Riteniamo, infatti, che il cittadino dovrebbe essere posto in condizioni di portare con sé tale strumento nella sua automobile, affinché possa effettuare personalmente la prova, prima di accingersi a guidare. Naturalmente, per raggiungere questo scopo sarebbe necessaria anche un'opera di sensibilizzazione ed educazione dei cittadini, la quale faccia loro capire che la normativa in questione mira soprattutto alla loro tutela.

GIACOMO MACCHERONI. Ringrazio il ministro Prandini per la sua disponibilità. Vorrei innanzitutto sottolineare che, in relazione all'attuazione della legge n. 111, si registra un notevole ritardo, considerato che il Parlamento aveva posto per taluni provvedimenti il termine di 4 o 6 mesi. Non vi è dubbio che tale ritardo sia da imputare alla difficoltà ad adottare provvedimenti interministeriali.

Questa mattina ho ricevuto la risposta ad una interrogazione che avevo rivolto al ministro dei trasporti nel dicembre scorso: ora sappiamo che per taluni aspetti, quali ad esempio il gruppo sanguigno e la questione del controllo del tasso alcolemico, da tempo sono stati avviati contatti.

Da questa esperienza bisogna trarre la conclusione che è necessario un diverso metodo di lavoro, poiché mentre ci sforziamo di legiferare su una determinata materia, ci accorgiamo, alla fine, che taluni provvedimenti rimangono praticamente lettera morta. Tutti sembrano aver ragione, oppure torto: il Ministero dei lavori pubblici sostiene di aver avviato l'esame del provvedimento, un altro ministero dice che dovrà esaminare la questione e così via. Pertanto — ripeto — credo che da questa esperienza si debba ricavare una determinazione più precisa, affinché l'interministerialità non comporti simili disfunzioni, anche considerando che la pubblica opinione si aspetta che i provvedimenti posti in essere dal Parlamento siano di rapida attuazione.

Penso sia ora opportuno svolgere talune osservazioni sul drammatico problema delle morti del sabato sera. Intanto ritengo che occorra un nuovo intervento del Governo e della Presidenza del Consiglio dei ministri nei confronti delle regioni. Ho appreso dai giornali che il consiglio regionale del Veneto si è diviso sull'ora di chiusura delle discoteche. A tale proposito, credo che occorra porre molta attenzione, poiché — quando si arrivò alla chiusura obbligatoria alle due di notte — i risultati non furono apprezzabili. Infatti, sappiamo bene che i giovani seguono la moda — che è europea o inter-

nazionale — di uscire e rientrare tardi la sera, e ritengo che tale consuetudine non si possa contrastare imponendo una chiusura anticipata delle discoteche. Del resto quando ciò è stato imposto i giovani non sono tornati a casa ma sono rimasti fuori fino a tarda ora ed il problema non si è risolto. Ho ritenuto di dover svolgere tale osservazione poiché desidererei che il ministro Prandini sottoponesse la questione in sede di Presidenza del Consiglio.

A mio avviso esiste un problema di controllo coordinato di tutte le forze in campo proprio per le ore seguenti alla chiusura delle discoteche. Personalmente nutro perplessità in ordine alla funzione di coordinamento dei prefetti ed a tale proposito voglio riportare un esempio pratico. Poiché le discoteche sono in gran parte concentrate in determinate zone, alla chiusura migliaia di giovani si riversano nelle strade. Non si capisce, allora, perché in occasione di una partita di calcio o di altre manifestazioni, dove si concentrano migliaia di persone, si effettuano determinati controlli, mentre ciò non avviene quando chiudono le discoteche. Ribadisco che, a mio avviso, si tratta di un problema di coordinamento. Sappiamo che alle quattro o alle cinque del mattino migliaia di giovani escono dalle discoteche ed a causa della mancanza di forze (io dico di coordinamento) non viene svolto alcun controllo; è inconcepibile che — come si è verificato — in quelle ore si svolgano addirittura, su taluni particolari tratti di strada, corse sfrenate con le auto. Sappiamo che ciò accade, ma ugualmente non si effettuano i controlli. Pertanto, si pone la questione del coordinamento tra la polizia stradale, i carabinieri, la guardia di finanza, la pubblica sicurezza ed i vigili del fuoco. Non riesco a capire — ripeto — come sia possibile che i comuni si organizzino in occasione di sagre od altre manifestazioni, mentre per risolvere questo problema non si riesce ad avere un coordinamento. Credo che il problema non possa gravare interamente sulla polizia stradale, rendendosi necessario un coordinamento anche con i prefetti e con i vigili urbani del territorio interes-

sato. È colpevole pensare che questa strada potrebbe essere praticata, cercando nel contempo accorgimenti complessi che, molto spesso, si scontrano con la volontà dei giovani, senza peraltro andare nella direzione giusta.

Tra l'altro, signor ministro, potremmo mettere in campo un'altra forza, oltre a quelle di polizia, cioè quella creata su base volontaria. I giovani sono molto attenti a tali fenomeni: ebbene, in quelle ore, potrebbero scendere in campo anche gruppi di volontari che, probabilmente, potrebbero rendere un buon servizio, trattandosi di contatti tra giovani, al fine di risolvere tale tragico fenomeno. Si tratta, a mio avviso, di un aspetto di cui dovremmo tenere conto al fine di percorrere nuove strade. Lei, signor ministro, sa meglio di me che ci troviamo in una fase particolare. Ci auguriamo che il provvedimento sul codice della strada sia approvato dall'altro ramo del Parlamento senza modifiche (ormai si tratta di ore). Inoltre, tra breve la nostra Commissione dovrà licenziare i provvedimenti relativi al « pacchetto sicurezza », chiudendo un ciclo molto importante che, insieme alla patente europea e ad altri provvedimenti, può segnare una svolta in tale settore.

Come abbiamo detto più volte, non si riesce a compiere passi in avanti in materia di sicurezza stradale. Vi è il problema dell'utilizzo dei *mass media* di Stato, radio e televisione (non parlo delle antenne private). È incomprensibile che non ci sia una iniziativa coordinata da parte del Governo presso il consiglio di amministrazione della RAI affinché si realizzi un intervento massiccio in tal senso; ed è veramente incomprensibile che tale intervento sia misurato sul piano dei costi. I ministeri competenti si trovano in difficoltà rispetto ad un intervento massiccio che dovrebbe interessare molte ore della giornata. Addirittura qualche servizio sullo stato della sicurezza sulla strada viene trasmesso dall'una di notte in poi! Credo che la nostra Commissione ed i ministri interessati debbano realizzare un'opera di coordinamento per far chiarezza su questo punto, poiché è vera-

mente incomprensibile — lo ribadisco — che vi siano ritardi o valutazioni di costi per quanto riguarda uno strumento pubblico, quale la RAI, in relazione ad un'iniziativa di prevenzione, sugli aspetti che abbiamo individuato, nei due settori della scuola e dell'esercito. Come l'esperienza delle cinture di sicurezza ha dimostrato, infatti, è molto più difficile abituare un uomo o una donna di 40 o 50 anni ad utilizzare un nuovo strumento piuttosto che effettuare un intervento di formazione e prevenzione presso i giovani: tale opera potrebbe essere svolta in particolare nell'ambito della scuola e dell'esercito, dove è possibile raggiungere la grande maggioranza dei giovani.

Mi rendo conto che stiamo trattando argomenti non strettamente legati alla verifica dell'attuazione della legge n. 111 del 1988, oggetto della presente audizione, tuttavia tale normativa ha un senso se collegata con un insieme di provvedimenti di prevenzione volti davvero a cambiare le cose nel nostro paese. Credo che, con molto senso di responsabilità, passi avanti notevoli siano stati compiuti e che ora si tratti di dare un ulteriore colpo d'ala, in merito al quale il Parlamento deve dimostrare la propria disponibilità. Come il presidente ha accennato, con una presa di posizione unanime la Camera ed il Senato hanno realizzato interventi di cui il Governo deve farsi carico con tempestività, tramite un'efficace opera di coordinamento.

GIANNI WILMER RONZANI. Desidero preliminarmente sottolineare il fatto che la presente audizione vuole rappresentare l'occasione per fare un bilancio dello stato di attuazione della legge n. 111 del 1988, senza che ci si perda in altre questioni, pure indubbiamente importanti. Sono convinto, infatti, dell'esigenza che il Parlamento vari al più presto la delega al Governo per la riforma del codice della strada, però il punto in esame è, appunto, una riflessione sulla legge n. 111.

Sappiamo che la sicurezza è un tema importante, fondamentale, non possiamo soltanto limitarci a gridare allo scandalo

quando, il sabato notte, tanti giovani muoiono sulle strade. La legge in questione contiene due norme di notevole importanza, la prima delle quali riguarda la guida in stato di ebbrezza. Non possiamo, tutte le volte che discutiamo di tali questioni, sostenere che necessitano altri provvedimenti: esiste già una normativa che può essere attuata ed il Governo non l'ha fatto. Possiamo girare le questioni come vogliamo, ma su questo punto vi è una pesantissima responsabilità del Governo, signor ministro, perché la legge è stata approvata già da tre anni.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Su questo punto si sta facendo una notevole confusione: la competenza non spetta al Ministero dei lavori pubblici, ma a quello dell'interno.

GIANNI WILMER RONZANI. Vi è una responsabilità del Governo nella sua collegialità, in quanto numerosi atti potevano essere compiuti dai vari dicasteri, mentre a più di tre anni dall'entrata in vigore della legge n. 111 del 1988 non abbiamo ancora la possibilità di veder applicata sulle strade italiane la norma sulla guida in stato di ebbrezza. Si potrà anche addossare la responsabilità all'altro ministro, tuttavia sta di fatto che il Governo dopo tre anni, non ha ancora attuato una legge dello Stato. Questo è il punto. Si tratta di una norma decisiva allo scopo di prevenire le morti del sabato sera sulle strade, infatti non vi è dubbio che, se essa venisse applicata, costituirebbe un deterrente notevole, in grado di evitare tutta una serie di incidenti. Soltanto recentemente è stato deciso l'acquisto degli apparecchi necessari per le rilevazioni, che ormai vengono adottati da anni da tutti i paesi europei, compresa la Turchia, tanto per fare un esempio. Allora, perché tanto ritardo? Certo, vi è un problema di coordinamento, ma da parte del Governo esiste una scarsa volontà di portare avanti l'attuazione della normativa e ciò dimostra che, nella stessa compagine governativa,

non è diffusa una sufficiente cultura della sicurezza: indipendentemente dai problemi che esistono, infatti, tre anni sono davvero troppi.

La seconda norma di fondamentale importanza contenuta nella legge n. 111 è quella relativa all'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza. In Parlamento si svolse una vivace discussione in proposito e lei, signor ministro, fu tra coloro che si dichiararono favorevoli ad abolire l'obbligatorietà di tale strumento nei centri urbani. I fatti dimostrano che abbiamo avuto ragione noi, perché dai dati risulta che il 50 per cento degli incidenti avvengono all'interno dei centri urbani. Il fatto è che, a causa della mancanza di controlli e dell'atteggiamento assunto a suo tempo dal ministro, molta gente si sente autorizzata a non allacciare le cinture di sicurezza!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Queste sono sciocchezze.

GIANNI WILMER RONZANI. Quando un ministro della Repubblica si presenta in televisione e, mentre il Parlamento sta affrontando tale problematica, afferma che non serve usare le cinture di sicurezza, ciò rappresenta un potente incentivo a non usarle, caro ministro! Comunque, la prego di non riferirsi alle mie parole usando il termine « sciocchezze »! Io sono un membro del Parlamento che sta svolgendo il suo intervento in una sede parlamentare.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici.* Ma sta dicendo delle sciocchezze! Le sue affermazioni sono infondate, le sta inventando ora; faccia riferimento alle fonti!

PRESIDENTE. Invito il ministro Prandini e l'onorevole Ronzani a mantenere un atteggiamento consono alla sede in cui ci troviamo.

Si può essere in disaccordo con le opinioni espresse da un deputato, signor ministro, senza tuttavia ricorrere a termini che esulano dal linguaggio parlamentare.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Pretendo che la critica che mi viene rivolta dall'onorevole Ronzani sia circostanziata con uno specifico riferimento alle fonti, dal momento che sono certo della sua infondatezza.

GIANNI WILMER RONZANI. Se necessario, citerò le fonti indicando esattamente la serata in cui il ministro ha affermato in televisione che non servono le cinture di sicurezza, nei centri urbani...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Non ho mai dichiarato una cosa del genere !

GIANNI WILMER RONZANI. ... tant'è che la nostra Commissione, in quell'occasione, prese posizione contro l'orientamento assunto dal ministro.

Per fortuna, però, la normativa in oggetto è ancora in vigore, ma il punto è che deve essere applicata. A questo proposito, vengo ad un'altra questione, relativa ai controlli con cui viene garantito il rispetto delle norme di sicurezza, compresa, appunto, quella sulle cinture. Anche qui vi è una responsabilità del Governo. Quante sono le forze dell'ordine preposte al controllo delle norme del codice stradale? Quanti sono gli apparecchi « autovelox » in funzione? Se non sbaglio, sono circa 350 o 400. Si tratta di un problema fondamentale che deve essere risolto, altrimenti è inutile introdurre norme innovative, se poi vengono vanificate. Per inciso, a proposito delle cinture di sicurezza, vorrei anche sottolineare che a mio avviso è necessario pensare ad un aumento della sanzione, in quanto quella attualmente prevista non è sufficiente ad incoraggiare l'uso di tale strumento.

Ha poco senso, in conclusione, discutere altri provvedimenti ed altre problematiche se il Governo rimane inadempiente e se ancora mancano gli strumenti con cui verificare se le norme in vigore vengono rispettate ed attuate.

EDDA FAGNI. Desidero innanzitutto rifarmi alle cose già dette dall'onorevole Maccheroni e da altri colleghi in merito alla necessità di un coordinamento tra le varie forze dell'ordine, tanto municipali quanto statali. Ciò dovrebbe costituire oggetto di un accordo interministeriale, altrimenti continueremo a sentir lamentare le carenze di organico: i comuni hanno pochi vigili urbani e lo stesso vale per la polizia stradale, i carabinieri e la polizia di Stato. Poiché tali corpi svolgono funzioni analoghe, operando congiuntamente potrebbero coprire le ventiquattr'ore, così da garantire una vigilanza costante laddove vi sono i punti di crisi più acuta.

Vi è un'altra questione che vorrei sottolineare. Spero che il provvedimento all'esame dell'altro ramo del Parlamento sia definitivamente approvato (è questione di ore). Credo si debba compiere uno sforzo da parte di tutti, poiché — altrimenti — non è possibile cambiare quella « cultura della trasgressione » insita nell'atteggiamento ormai diffuso non soltanto dei giovani, ma anche degli adulti: percorrere una strada contromano con la moto o con l'auto, o compiere altre infrazioni, è un comportamento che non riguarda più solo i giovani.

Peraltro, credo che possiamo risolvere il problema con una normativa adeguata, ma dobbiamo fare in modo che i giovani stessi cambino atteggiamento. È necessario sviluppare progetti educativi da attuare coinvolgendo i bambini più piccoli fino ai ragazzi delle scuole superiori, proprio per far comprendere che la trasgressione, anche se è una tentazione che si affaccia nell'animo di alcuni, deve essere sostituita dal rispetto della vita, a partire dalla propria. Si tratta di un punto fondamentale per realizzare il quale occorrono naturalmente validi sostegni.

Non voglio aggiungere altro se non per ribadire che occorre sbloccare quelle situazioni che impediscono di fatto la verifica del tasso alcolemico che, insieme

all'assunzione di altre sostanze determina, gli incidenti più clamorosi. Se ritardi ci sono stati, e ci sono, dobbiamo cercare di ovviarvi dal momento che si tratta di impedire alla gente di uccidersi con le proprie mani perché magari non si riesce a mantenere fede a qualche impegno o perché non si ha rispetto innanzitutto per la propria vita.

GASTONE SAVIO. Signor presidente, mi pare che il ministro dei lavori pubblici non abbia in questa vicenda la parte più importante, per il semplice motivo che la commissione interministeriale, che sta lavorando per l'adeguamento degli articoli da 25 a 159 del regolamento, è arrivata all'articolo 76, e ciò dimostra quanto il lavoro che essa sta svolgendo sia imponente e difficoltoso. Ritengo che adeguare una normativa, che sia comprensibile a tutti in merito alla segnaletica sulle strade, rappresenti un primo ed importante passo per la sicurezza, anche considerando che sulle nostre strade viaggiano sempre più numerosi gli stranieri.

A mio avviso, il discorso dovrebbe coinvolgere soprattutto il Ministero dell'interno, se consideriamo che sul suolo nazionale vi sono oltre duecento unità tra carabinieri, polizia e vigili urbani; pertanto un coordinamento di tali forze potrebbe consentire l'applicazione di quelle norme che diventano inutili se sulle nostre strade non vi è chi deve farle osservare (capita a tutti di correre più velocemente in assenza della polizia stradale).

Ritengo che tale discorso vada approfondito, sia dal punto di vista del controllo sia in merito all'educazione. A tale proposito proporrei — anche se probabilmente non è questa la sede adatta — che il Ministero dei lavori pubblici e quello della pubblica istruzione, attraverso una convenzione, utilizzino il personale delle autoscuole per garantire, accanto all'ora di educazione civica, anche l'ora di educazione stradale nelle scuole. Inoltre, si

potrebbe utilizzare in modo più efficiente un certo numero di unità di polizia stradale che svolgono il servizio di accompagnamento di mezzi speciali sulla strada. Tale servizio potrebbe essere svolto, ad esempio, da ditte specializzate o dagli stessi trasportatori, mentre la polizia stradale — ripeto — potrebbe svolgere compiti più utili che non quello che li obbliga a percorrere centinaia di chilometri accompagnando un mezzo di per sé già molto lento. In sostanza, si potrebbero definire misure atte a consentire la massima sicurezza sulla strada.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi pare che siamo chiamati ad ascoltare il ministro dei lavori pubblici in base ad una decisione assunta nel 1959, quando fu affidata la redazione del codice della strada proprio al ministro dei lavori pubblici dell'epoca. Ma allora dobbiamo ascoltare, e farci ascoltare, da tutti i ministri interessati perché la sicurezza della strada dipende, per esempio, anche da un aumento dell'organico delle forze utilizzate a questo scopo. Non credo, infatti, che il ministro dei lavori pubblici possa intervenire sulla polizia stradale per un coordinamento delle attività, come suggerito dall'onorevole Maccheroni, dopo l'ora di uscita dalle discoteche di centinaia di giovani, poiché tale coordinamento deve essere effettuato a livello locale.

Vorrei fare una raccomandazione affinché si realizzi con estrema urgenza la riforma del codice della strada, ormai superato. A tale proposito raccomanderei alla commissione interministeriale di trovare il modo di obbligare localmente, i singoli cittadini a rispettare una segnaletica che sia, però, precisa, altrimenti, tra tangenziali, circonvallazioni ed altro, si rischia di non riuscire ad uscire da una città oppure ad entrarvi, perché le segnalazioni sono tutt'altro che chiare.

Per quanto riguarda, invece, il richiamo alla legge n. 111 del 1988, mi sembra che, a parte i due punti concernenti le cinture di sicurezza e la guida

in stato di ebbrezza, essa si riferisca soltanto alla patente europea, materia di competenza del Ministero dei trasporti. Quando discuteremo il progetto di riforma del codice della strada potremo, eventualmente, inserire qualche richiamo alla corresponsabilità degli altri dicasteri.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio gli onorevoli Savoio e Baghino per aver riportato la discussione nel suo giusto ambito. Ritengo che dalla mia introduzione si evinca in modo inequivoco che, per quanto compete all'amministrazione dei lavori pubblici, si è ottemperato a tutti gli obblighi attribuiti dalla legge n. 111 del 1988.

Il presidente ha voluto allargare la discussione ad argomenti che rientrano nella responsabilità e nella competenza di altre amministrazioni, ma credo che questa Commissione, dopo aver ascoltato il ministro dei lavori pubblici, non abbia alcuna difficoltà a convocare anche i ministri dei trasporti e dell'interno, per chiedere loro quali siano le ragioni per cui le norme della legge n. 111 di loro competenza non siano state ancora attuate. La legge in questione, infatti, investe attribuzioni dei ministeri dei lavori pubblici, dei trasporti e della sanità, ma in questa fase i provvedimenti attuativi spettano esclusivamente al Ministero dell'interno.

Mi farò senz'altro portavoce delle istanze emerse nel corso della seduta, tuttavia ritengo che l'impostazione data dal presidente abbia fuorviato dal contenuto dell'audizione.

PRESIDENTE. Desidero chiarire che la legge n. 111 del 1988 riguarda norme per la sicurezza stradale e la patente europea.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda la legge n. 111, la competenza è ben precisa, ma per quanto concerne il controllo del rispetto delle regole in vigore non mi ri-

sulta che, fino ad oggi, al Ministero dei lavori pubblici siano stati assegnati compiti di sorveglianza o di polizia. Da parte mia, posso assicurare al Parlamento che più di una volta, anche recentemente, mi sono adoperato, presso la presidenza dell'ANCI e presso il ministro dell'interno, affinché venissero attivati gli opportuni controlli sull'attuazione delle leggi in vigore. Mi sembra fuori luogo dirlo, ma ciascun ministro è tenuto ad applicare le leggi per la parte di sua competenza.

Rispetto alle norme relative alla sicurezza, mi sembra che queste richiedano una maturità che, a mio avviso, è ancora di là da venire. Per quanto attiene, per esempio, alle cinture di sicurezza, è stato rilevato che in alcune aree del paese la normativa non è assolutamente tenuta in considerazione, mentre in altre zone la percentuale di chi la rispetta tende a decrescere nel tempo, tanto che si è valutato approssimativamente che soltanto il 10 o il 15 per cento dei cittadini si attiene a tali disposizioni. Credo che il Parlamento ed il Governo (tanto nella sua collegialità quanto nelle distinte responsabilità e competenze) debbano avvertire un campanello d'allarme per quanto riguarda il rispetto dei limiti di velocità. Sono discorsi noti e questa Commissione, più di altre, si è attivata perché venissero corretti i limiti per le autostrade. Tale invito è stato da me recepito: sta di fatto che possiamo anche fissare limiti di velocità ragionevoli ma, in assenza di un adeguato controllo, essi non verranno assolutamente rispettati.

Non ho altro da aggiungere in proposito, se non ribadire che, per quanto riguarda l'amministrazione dei lavori pubblici, è stato fatto tutto ciò che compete in base alle disposizioni della legge n. 111.

Desidero fare un'ultima annotazione: questa Commissione aveva chiesto che il progetto di delega per la riforma del codice della strada fosse trasferito dal Senato alla Camera perché — si disse allora — si voleva trattare tale materia in con-

comitanza con il cosiddetto « pacchetto sicurezza ». Mi sembra, però, che quest'ultimo provvedimento stia ancora dormendo.

PRESIDENTE. Ritengo che l'episodio cui ha fatto riferimento il ministro sia dovuto al fatto che la legge delega doveva essere discussa in Assemblea, mentre il pacchetto sulla sicurezza era destinato all'esame in Commissione. Inoltre, alcuni importanti principi, totalmente dimenticati nel testo presentato al Senato, riguardavano proprio i livelli di sicurezza. Cito un esempio per tutti: il trasporto di sostanze pericolose era completamente privo di regolamentazione. Abbiamo

quindi inserito nella legge delega alcuni principi attinenti alla sicurezza e ci auguriamo che il Governo li applichi in modo giusto e completo.

La seduta termina alle 17.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 29 maggio 1991.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO