COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 4)

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 AGOSTO 1994

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI, SENATORE ROBERTO MARIA RADICE, SULLO STATO DI ATTUAZIONE E SULLE EVENTUALI MODIFICHE DA APPORTARE AL CODICE DELLA STRADA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Roberto Maria Radice, sullo stato di attuazione e sulle eventuali modifiche da apportare al codice della strada:		Fonnesu Antonello (gruppo forza Italia)	134
Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	125, 131, 138	Galletti Paolo (gruppo progressisti-federativo)	132
Angelini Giordano (gruppo progressisti-federativo)	131, 136	Giacco Luigi (gruppo progressisti-federativo)	137
Canesi Riccardo (gruppo progressisti-federativo)	134, 135, 136, 137	Godino Giuliano (gruppo forza Italia)	132, 137
Duca Eugenio (gruppo progressisti-federativo)	136	Radice Roberto Maria, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	126, 135, 136, 137
		Sulla pubblicità dei lavori:	
		Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	125

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Informo che è stato richiesto dai gruppi di alleanza nazionale-MSI e progressisti-federativo che la pubblicità dei lavori venga assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro dei lavori pubblici, senatore Roberto Maria Radice, sullo stato di attuazione e sulle eventuali modifiche da apportare al codice della strada.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dei lavori pubblici, senatore Roberto Maria Radice, sullo stato di attuazione e sulle eventuali modifiche da apportare al codice della strada.

La materia riveste per la IX Commissione una indiscutibile importanza, essendo stata oltretutto la Commissione stessa lungamente impegnata in proposito nel corso della precedente legislatura. Il codice della strada attualmente vigente risulta peraltro in più parti modificato rispetto al testo del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Successivi provvedimenti di vario genere (decreti legislativi, decreti-legge e una legge) hanno infatti

apportato al testo del codice consistenti modificazioni. Ulteriori modificazioni sono state poi introdotte nel corso dell'attuale legislatura da provvedimenti governativi, ed in particolare da due decreti-legge, peraltro vertenti su materie differenti. Si tratta in primo luogo della modifica introdotta all'articolo 6 del decreto-legge n. 326 del 1994, recante misure urgenti in materia di parcheggi e trasporti, attualmente all'esame delle Commissioni riunite VIII e IX. Un'altra modifica è stata successivamente introdotta all'articolo 7, comma 4, del decreto-legge n. 414 del 1994, recante disposizioni urgenti in materia di differimento di termini, che la Commissione ha già esaminato in sede consultiva. Infine, nel decreto-legge n. 428 del 1994, esaminato oggi dall'Assemblea, è prevista dall'articolo 4 una norma interpretativa riferita al codice della strada.

Si pone quindi la necessità di richiamare il Governo, ed in primo luogo i responsabili dei dicasteri competenti nella materia, affinché si eviti in futuro di introdurre modifiche al codice della strada avvalendosi di strumenti impropri. Va infatti ricordato che, ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 190 del 1991, recante delega al Governo per la redazione del nuovo codice della strada, al Governo stesso era consentita l'adozione, entro 3 anni dall'entrata in vigore del nuovo codice della strada, di uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive allo stesso, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Essendo il codice entrato in vigore il 1° gennaio 1993, vi è pertanto tutto il tempo per provvedere nel senso previsto dalla legge-delega, ed eventualmente per predisporre un unico

decreto delegato che contenga tutte le modifiche al codice che il Governo ritiene necessario apportare.

Questo suggerimento — che affido, signor ministro, alla sua sensibilità — deriva anche dalla difficoltà pratica di applicazione o di comprensione del codice nella sua interezza. Infatti, se con decreti-legge, che tra l'altro diventano immediatamente cogenti (poi si tratta di vedere come vengono attuati da coloro che devono garantirne l'applicazione), si introducono modificazioni, magari disorganiche, diventa difficile mantenere l'unitarietà complessiva del disegno e ne diventa difficile l'applicazione, ponendosi problemi pratici, com'è avvenuto quando è stato predisposto e varato il decreto sui limiti alla potenza degli automezzi per i primi tre anni dal conseguimento della patente. Tale decreto è stato poi reiterato eliminando la norma sulle potenze. Tuttavia nel frattempo sono stati redatti dalla polizia alcuni verbali in applicazione di quel decreto, che poi è stato modificato, e quindi si sono aperti diversi contenziosi.

Un altro problema è proprio quello della lettura del codice della strada. Infatti, se in un decreto che riguarda la materia dei parcheggi introduciamo una modifica al codice della strada, diventa difficile mantenere quell'unità complessiva del disegno di cui parlavo prima. La prima sottolineatura che intendo fare è dunque la necessità di affrontare la materia con testi organici, essendovene la possibilità.

Quanto al merito, va in primo luogo rilevata la necessità di acquisire da parte del Ministero dei lavori pubblici un quadro aggiornato dello stato di attuazione delle disposizioni previste dal codice. A tal fine, sarebbe utile sapere innanzitutto in che fase si trovi il lavoro di aggiornamento del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice stesso. Infatti, senza l'aggiornamento del regolamento, molte delle norme recate dal codice risulterebbero inapplicabili.

Un'attenzione particolare merita, infine, la tematica della sicurezza stradale e dell'utilizzo degli strumenti che il codice prevede a tal fine. Si tratterà quindi di

verificare quanto sia stato realizzato sul piano della costruzione, della tutela e della manutenzione delle strade, della circolazione e dei controlli effettuati per il rispetto delle norme di comportamento.

Dopo questa premessa, do senz'altro la parola al ministro dei lavori pubblici perché svolga la sua relazione introduttiva.

ROBERTO MARIA RADICE, *Ministro dei lavori pubblici*. Signor presidente, onorevoli commissari, le problematiche della circolazione stradale, con l'espandersi della motorizzazione e con l'accrescersi della domanda di mobilità, hanno via via assunto una sempre maggiore rilevanza.

Il codice della strada, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959 (nonché il suo regolamento di attuazione, il n. 420 dello stesso anno), che ha disciplinato la materia della circolazione stradale fino al 31 dicembre 1992, già da tempo dava segni di inadeguatezza a fronte delle emergenti esigenze di una società evoluta e multidisciplinare, che aveva fatto della strada lo strumento di maggior supporto per il proprio sviluppo economico.

È soprattutto per questo motivo che il Parlamento, con la legge n. 190 del 1991, ha dato mandato al Governo di predisporre un nuovo testo normativo concernente la disciplina della circolazione stradale. Con quella legge sono stati anche forniti al Governo i principi ed i criteri direttivi ai quali attenersi per lo svolgimento del proprio compito. Tra tali principi, oltre a quello fondamentale della tutela della sicurezza stradale, che possiamo definire il criterio ispiratore del nuovo codice della strada, risultavano particolarmente rilevanti i seguenti criteri: l'adeguamento alla normativa comunitaria ed agli accordi internazionali; la semplificazione e lo snellimento delle procedure, con l'eliminazione della duplicazione di competenze e controlli; la razionalizzazione della disciplina della circolazione stradale nei centri urbani, attraverso l'attuazione dei piani urbani del traffico; la previsione di una normativa diretta alla

salvaguardia dell'ambiente dagli effetti nocivi degli inquinamenti conseguenti alla circolazione stradale. Tutti gli altri criteri — complessivamente trentatré —, che si riferiscono ciascuno ad uno specifico problema della circolazione stradale, tendono a rendere compatibili le esigenze di mobilità e sviluppo con quelle di tutela della vita umana, della salute collettiva e dell'ambiente.

Attenendosi a tali criteri, il Governo ha approvato, con il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il testo del nuovo codice della strada, predisposto dai ministri dei lavori pubblici e dei trasporti di concerto con gli altri ministri interessati, prevedendone l'entrata in vigore al 1° gennaio 1993. Successivamente, è stato completato anche il regolamento di esecuzione e di attuazione, indispensabile per l'applicazione del nuovo codice della strada, che è stato approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre 1992, cioè solo pochissimi giorni prima della sua entrata in vigore.

L'attuazione di una nuova normativa di così ampia portata e che tocca gli interessi quotidiani di pressoché tutta la popolazione, oltre agli interessi economici di importanti categorie di operatori, non poteva non comportare conflitti di interessi e difficoltà di interpretazione e di applicazione. A ciò ha forse contribuito un'insufficiente campagna di informazione, sia presso gli operatori del settore, sia presso l'opinione pubblica. Ne sono seguite vivaci polemiche, condotte dagli organi di stampa, che hanno evidenziato molte pecche del nuovo codice della strada e del relativo regolamento di attuazione. Vi è stato un susseguirsi di proteste da parte di associazioni di categoria, enti, amministrazioni pubbliche, comuni, singoli utenti.

Nei primi mesi di vita del codice la maggior parte del lavoro dell'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che è l'ufficio preposto alla gestione di tutte le competenze del Ministero dei lavori pubblici in tema di circolazione

stradale, è stato rappresentato da un continuo, pressante ripetersi di incontri, riunioni, contatti telefonici ed epistolari, aventi come oggetto sempre e soltanto l'interpretazione e l'applicazione delle norme.

Alcune situazioni di crisi più gravi o emergenze che richiedevano soluzioni immediate sono state tamponate con l'emissione di direttive, con le quali si è cercato di « elasticizzare » le norme, al fine di renderle più comprensibili o applicabili. Tuttavia, la situazione rimaneva nel complesso difficile da gestire. D'altronde, tale eventualità era stata già prefigurata dal legislatore che, nell'articolo 5 della legge di delega, aveva previsto la facoltà del Governo di procedere a correzioni ed integrazioni del testo entro il termine di tre anni dall'entrata in vigore del nuovo codice, cioè entro il 31 dicembre 1995. Di tale facoltà il Governo si è avvalso apportando, con il decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, le prime correzioni ed integrazioni. Si è trattato soprattutto di un adeguamento alle direttive comunitarie (prevalentemente per la parte di competenza del Ministero dei trasporti — veicoli, documenti di circolazione, equipaggiamenti obbligatori dei veicoli —) dovuto alla mancata notificazione del codice e del regolamento alla Comunità europea.

Con le modifiche apportate si è anche evitata la prosecuzione della procedura di infrazione per violazione delle leggi comunitarie, già avviata dalla Comunità europea nei confronti dell'Italia.

L'attuale testo del nuovo codice della strada non ha soddisfatto solo i nostri *partner* europei, in quanto anche la stampa nazionale ha risposto positivamente, rilevando come il nuovo testo fosse più aderente alle esigenze dei cittadini.

Esaurita la fase delle correzioni al testo del codice, la commissione alla quale era stato affidato tale compito ha proseguito il suo lavoro rivedendo il testo del regolamento di attuazione, sia per adeguarlo al nuovo articolato del codice, sia per apportare quelle correzioni ed integrazioni che

fossero risultate opportune o necessarie dopo la prima applicazione.

In particolare, le norme regolamentari che disciplinano i trasporti eccezionali sono risultate particolarmente penalizzanti sia per gli autotrasportatori sia per le amministrazioni interessate al rilascio delle autorizzazioni. Infatti, con reiterati decreti-legge, l'applicazione di questa parte del regolamento è stata sospesa fino al 1° ottobre 1994, in attesa di apportare le opportune modifiche nell'ambito della generale revisione di tutte le norme regolamentari.

L'esigenza di differire l'entrata in vigore dell'articolo 10 è dovuta al fatto che tale disposizione prevede dodici articoli di normative regolamentari di attuazione sui quali sono state operate sostanziali modifiche e la cui entrata in vigore è ovviamente legata alla sorte di tutto il corpo normativo nel quale sono inserite. Né, peraltro, sarebbe possibile applicare l'articolo 10 senza un'adeguata disciplina di dettaglio.

Adeguamenti sono stati apportati anche nella parte relativa alla segnaletica stradale, alle norme di comportamento ed alle sanzioni. Ma tutta la materia della disciplina della circolazione non si esaurisce con la norma primaria (codice della strada) né con la norma secondaria (regolamento di attuazione), in quanto è previsto un terzo livello di normazione, costituito da decreti ministeriali, circolari e disciplinari, la cui emanazione è prevista dagli articoli del codice e del regolamento. Solo dopo l'emanazione di tali provvedimenti sarà completato il nuovo assetto della disciplina della circolazione stradale. Sotto questo aspetto, per quanto di competenza del mio ministero, molto lavoro è stato già fatto da parte dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, nonostante il gravoso impegno sostenuto da tale ufficio per la revisione prima delle norme di codice e, successivamente, di quelle regolamentari.

In particolare, dall'entrata in vigore del codice della strada è stata emanata una serie di circolari e decreti, il cui testo ho

voluto distribuire a tutti voi, che rappresenta la risposta immediata del ministero alle emergenze che si sono evidenziate nella fase di prima applicazione del codice. L'Ispettorato ha predisposto una pregevole raccolta, che rappresenta un nucleo di supporto operativo per gli addetti ai lavori. Al riguardo vorrei richiamare soltanto i provvedimenti più importanti. Mi riferisco al decreto n. 2871 del 3 dicembre 1993, che contiene il calendario dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti nei giorni festivi ed alla circolare del 5 agosto 1993, con la quale sono state impartite direttive per il dirottamento del traffico pesante dai centri abitati. Tale circolare merita un discorso più approfondito, in quanto il sottosegretario onorevole Nania sta seguendo, per mio conto, presso questa Commissione, una proposta di legge sul dirottamento dei mezzi pesanti dalla strada statale 16 alla A 14. Mi risulta anche che, parallelamente, la regione Abruzzo ha predisposto un disegno di legge che prevede la completa copertura finanziaria (per un totale di 2 miliardi di lire) del dirottamento dei mezzi pesanti dal tratto abruzzese dell'Adriatica (San Benedetto del Tronto-Vasto) sulla A 14.

In proposito, vorrei esprimere la mia opinione. Il problema dei mezzi pesanti che attraversano gli abitati, che provocano incidenti e che inquinano l'ambiente, non è presente soltanto sulla SS 16 Adriatica ma è stato segnalato anche per l'Aurelia, per la Gardesana orientale, e così via. L'atteggiamento del Governo nei confronti della copertura finanziaria dei dirottamenti è stato sempre quello di astenersi dall'accogliere qualsiasi istanza in questo senso, lasciando invece alle amministrazioni interessate — regioni, comuni e province — il potere di individuare i mezzi e le soluzioni più acconce per i singoli specifici problemi.

La circolare del 5 agosto 1993, che ha suscitato polemiche al suo apparire perché prescriveva ai sindaci di ricercare un itinerario alternativo per gli autotrasportatori prima di apporre i divieti di circolazione all'interno dei propri centri abitati, è

ancora valida nei limiti in cui i percorsi alternativi siano individuabili. Al di fuori di questi casi, ritengo che le soluzioni possibili siano due: o prevedere il divieto di circolazione dei mezzi pesanti soltanto in alcune ore del giorno, in modo da dare agli autotrasportatori la possibilità di scegliere tra il percorso autostradale o l'attesa delle ore nelle quali è autorizzato il transito; oppure una soluzione amministrativa concordata con la quale le concessionarie autostradali, gli autotrasportatori e gli enti interessati si accordino per ripartirsi le spese. Si tratta di una soluzione, che io condivido, già offerta per la SS 16 dal mio predecessore, sulla quale invito i parlamentari proponenti dell'ultimo disegno di legge a riflettere, a meno che non si individuino una fonte di copertura finanziaria che non sia però riconducibile agli aumenti tariffari autostradali che richiedono un discorso globale, una delibera CIPE ed un decreto interministeriale che non rinvegno nella proposta di legge richiamata.

Proseguendo nell'elencazione dei provvedimenti più importanti, segnalo inoltre la circolare con la quale sono state impartite direttive per la circolazione stradale in caso di nebbia e le ripetute circolari con le quali si è cercato di snellire le procedure per la circolazione dei mezzi d'opera e dei trasporti eccezionali. Vorrei anche far riferimento alla circolare n. 461 del 24 febbraio 1993, con la quale sono state impartite istruzioni agli enti proprietari della strada per l'applicazione dei limiti di velocità dei 110 chilometri orari sulle strade che presentano le caratteristiche stabilite dall'articolo 2 del codice della strada (strada extraurbana principale).

Un preciso riferimento deve inoltre essere fatto alla circolare n. 2823 del 30 novembre 1993, in materia di autorizzazione ai costruttori di segnali stradali, con la quale si prescrive agli enti appaltanti di non richiedere l'esibizione del documento autorizzatorio come requisito di ammissione alle gare di appalto fino a che l'Ispettorato non avrà provveduto ad emanare dette autorizzazioni. Su cento istanze

pervenute, l'Ispettorato ha provveduto a svolgere un'accurata istruttoria, procedendo anche a visite-sopralluoghi nelle sedi delle imprese ed al momento ha già definito circa venti autorizzazioni che saranno quanto prima concesse con apposito provvedimento.

Tuttavia l'atto più importante, quello che tutte le amministrazioni locali stanno aspettando, è la direttiva per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei piani urbani del traffico, che costituiscono il nuovo strumento fornito dall'articolo 36 del codice della strada per affrontare e risolvere in maniera organica la congestione della circolazione all'interno dei centri abitati.

L'attuazione di tali piani è mirata alla fluidificazione della circolazione, alla diminuzione degli incidenti, alla diminuzione dell'inquinamento attraverso la classificazione delle strade, la separazione delle varie componenti di traffico, gli opportuni interventi sulla domanda e sull'offerta di mobilità e via dicendo, ed altre misure di strategia della circolazione, partendo da infrastrutture già esistenti e senza particolari oneri economici per i comuni. Tra queste misure, ovviamente, viene considerato anche il piano dei parcheggi ed il piano del trasporto locale, visti però non come interventi finanziari o come realizzazione di strutture, di competenza di altre leggi e di altri soggetti, bensì come misure attuali o attuabili, attraverso le quali il piano del traffico si muove verso la meta che è appunto la razionalizzazione del traffico per rendere le nostre città più vivibili.

La direttiva è pronta ed è stata trasmessa al Ministero dell'ambiente; successivamente sarà anche inviata al dipartimento per le aree urbane per il concerto e subito dopo sarà pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*. Un ulteriore delicatissimo lavoro riguarda la predisposizione dei disciplinari tecnici per la regolamentazione di dettaglio di dispositivi o attrezzature, ai quali il regolamento rinvia. Sono stati già inviati alla Comunità europea per la procedura di informazione comunitaria tre disciplinari tecnici relativi alle: caratteristiche delle

pellicole retroriflettenti utilizzate per la segnaletica stradale; alla tipologia degli indumenti da lavoro fluorescenti e rifrangenti da utilizzare nei cantieri stradali; alle caratteristiche delle uniformi che devono essere utilizzate da parte degli agenti del traffico in condizioni di scarsa visibilità.

Sono in avanzata fase di redazione i disciplinari relativi ai coni ed ai delineatori flessibili utilizzati nei cantieri stradali ed alle caratteristiche dei materiali da impiegare per la segnaletica orizzontale; per altri due disciplinari si sta procedendo nei lavori di studio.

Si è data attuazione anche all'articolo 192 del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice per quanto attiene alle richieste di omologazione od approvazione dei prototipi di dispositivi segnaletici o mezzi di regolazione della velocità. Sono state istruite 68 pratiche, di cui 35 completamente evase e 33 in corso di esame.

In attuazione dell'articolo 9 del nuovo codice è stata emanata una circolare relativa alla disciplina delle competizioni motoristiche in base alla quale sono state istruite ed evase a tutt'oggi circa 160 richieste, con il rilascio dei relativi nulla osta per quelle manifestazioni risultate regolari nella documentazione. Tra le attività alle quali attende l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale (desunta direttamente dall'articolo 230 del codice della strada, ma che trova riscontri operativi anche nell'articolo 73 del regolamento) acquista indubbiamente rilevanza quella relativa alla educazione stradale.

Sappiamo tutti che è diventata materia d'insegnamento obbligatorio nelle scuole di ogni ordine e grado ed i relativi programmi scolastici sono stati già elaborati dall'Ispettorato unitamente con l'ufficio competente dei Ministeri della pubblica istruzione, dei trasporti e dell'interno. I programmi diventeranno operativi nel prossimo anno scolastico, con un criterio cosiddetto « trasversale ». Ciò significa che, in mancanza della figura del professore di educazione stradale, oggi inesi-

stente, all'interno di alcune materie, quali educazione civica, educazione fisica, ed altre, sarà riservata una parte dell'ora di insegnamento del codice della strada.

Questa attività, a norma di codice, deve essere supportata dall'opera di enti ed associazioni di provata competenza ed esperienza nel campo della sicurezza stradale, da individuare con decreto del ministro dei lavori pubblici. Il decreto è stato emanato ed i programmi sono stati già trasmessi agli enti inclusi nel detto decreto per le osservazioni. Ma l'educazione stradale si fa anche con altre iniziative non previste dal codice, ma utilissime per raggiungere i più diversi strati della popolazione, quali ad esempio i notiziari del traffico mandati in onda dal CCISS che contengono sempre « suggerimenti di guida » oppure il « concorso per la sicurezza stradale » che è arrivato alla sua XI edizione, i contributi al parco-scuola dell'Eur per educare i bambini delle scuole elementari all'osservanza delle norme; tutte iniziative che hanno lo scopo di diffondere le nuove norme per creare una futura generazione che sappia ricondurre il valore della osservanza della norma, non ad un pesante obbligo di legge ma ad una *forma mentis*, ad una nuova coscienza della propria condizione civile.

Il codice della strada ha previsto, però, anche altri adempimenti ai quali fino ad oggi non è stato possibile ottemperare e che in sintesi si possono così riassumere: primo, non sono state emanate le norme costruttive delle strade, per le quali il codice all'articolo 14 ha assegnato il termine peraltro non perentorio di un anno dalla sua entrata in vigore (articolo 13, comma 1 del codice della strada); secondo, non sono state emanate le norme per la classificazione delle strade (articolo 13, comma 4); terzo, non è stato emanato il decreto ministeriale di individuazione della modalità per l'istituzione del catasto stradale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche (articolo 13, comma 6);

quarto, non è stato istituito l'archivio nazionale delle strade (articolo 226, comma 1).

Questi adempimenti, considerata la esigua struttura dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, richiedono affidamenti esterni, convenzioni con università o istituti di ricerca. Non si è potuto finora procedere in questo senso per assoluta mancanza di fondi, ma si ritiene che possa essere superato quanto prima l'*impasse* finanziario.

Vorrei chiudere la mia esposizione affrontando un delicato problema che sta emergendo a livello sia parlamentare sia di utenza, ovvero quello relativo alle ulteriori modifiche al codice della strada. Mi risulta che sono stati presentati, o sono già in corso di esame in Parlamento, diversi provvedimenti di legge nei quali, spesso in modo forzoso, sono state inserite disposizioni che modificano il codice della strada.

A parte il cosiddetto decreto Cassese sulle patenti, di cui ritengo — poiché è materia del Ministero dei trasporti — vi abbia già parlato il ministro Fiori, vorrei solo richiamare alla vostra attenzione i provvedimenti più importanti: innanzitutto il disegno di legge « Norme sulle caratteristiche merceologiche dei carburanti e per incentivare la diffusione dei veicoli a minor tasso d'inquinamento » in materia di controlli di sicurezza dei veicoli che, sovrapponendosi alla revisione dei veicoli già prevista dal codice della strada, modifica gli articoli 71-72-79-80; in secondo luogo, la proposta di legge-quadro sull'inquinamento acustico, che modifica l'articolo 155 del codice oltretutto le competenze sulla interdizione della circolazione stradale; la proposta di legge recante « Nuova disciplina della sospensione e della revoca della patente », che modifica l'articolo 120 del codice della strada; infine il disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° luglio 1994, n. 428, in materia di trasporto ferroviario, che modifica l'articolo 231 del codice della strada.

Tutte queste iniziative isolate, frammentarie e disorganiche conseguono il duplice scopo di togliere forza e vigore al

codice della strada e di creare sconcerto a livello di opinione pubblica e di utenza in relazione al venir meno della certezza del diritto, che è criterio di riferimento essenziale per coloro che operano sulla base di queste norme o per coloro sui quali le dette norme incidono.

Le modifiche al codice della strada hanno una sede naturale, già prevista dalla legge delega, che è quella del decreto legislativo ed attraverso quel decreto si dovrà operare per eventuali ulteriori modifiche che si rendessero necessarie sul testo, a partire dal 1° ottobre 1993 — data di entrata in vigore del codice revisionato — e prima della scadenza del periodo transitorio (31 dicembre 1995) prevista dall'articolo 5 della legge delega (legge delega n. 190 del 1991). Pertanto invito il presidente della Commissione a chiedere il ritiro degli articoli contenuti nei provvedimenti legislativi in corso e la trasmissione al competente Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale di tutte le istanze che dovessero pervenire a questa Commissione. Un'operazione di tal genere consentirà di rispettare fino in fondo i criteri fissati dalla legge delega, di garantire la certezza del diritto, nonché, cosa di non poca rilevanza, di accrescere la credibilità dell'organismo parlamentare.

Una sola eccezione può essere consentita, relativamente allo slittamento di termini con la forma del decreto-legge, giustificata dall'urgenza di risolvere problemi legati all'applicazione di norme sulle quali si stanno operando o si sono già operate modifiche attraverso provvedimenti normativi che devono seguire il proprio normale iter.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Radice per la sua ampia relazione; darò ora la parola ai colleghi che desiderano rivolgergli domande, alle quali potrà essere fornita una risposta anche in una successiva occasione da parte del ministro, che ha dichiarato la propria disponibilità in tal senso.

GIORDANO ANGELINI. Signor ministro, la mia domanda si riferisce alla sua

ultima affermazione. Oggi abbiamo approvato in Assemblea il disegno di legge di conversione del decreto-legge recante disposizioni in materia di trasporto ferroviario, nell'ambito del quale il suo collega ministro dei trasporti aveva inserito l'articolo 4 sull'interpretazione autentica (secondo me, con un filo di avventura, ma lasciamo stare) delle norme che abrogavano il precedente decreto.

Si pone allora, naturalmente, un problema. Non so come il decreto sui trasporti reiterato l'altro giorno — e prima richiamato dal presidente — riporti l'articolo sulla patente, anche se lo stesso era nato, se non erro, al Senato. Il primo problema, ovviamente, riguarda il comportamento del Governo: è naturale che, se è il Governo a dare la stura a questi comportamenti, la situazione diventa più difficile.

Siamo d'accordo sull'esigenza di introdurre modifiche con un atto unico e sul percorso disegnato dalla legge delega; ci sembra che questa sia la strada maestra per fare del codice un *corpus* di norme, e non un assemblaggio di vari provvedimenti. La domanda che vorrei farle è la seguente. Le chiedo se sia possibile — tenuto conto dei richiami che lei ha fatto agli incontri con le categorie e a quanto è accaduto in questo primo periodo di applicazione del codice — che la Commissione riceva notizie, anche in forma sintetica, sui problemi che l'amministrazione ha incontrato e sui rilievi che sono emersi negli incontri con le categorie, in modo che, se il Governo riterrà di farlo, si possa pervenire alla conclusione di un lavoro che riteniamo necessario, cioè verificare dopo un certo periodo quali problemi sono emersi e procedere ad un aggiornamento organico secondo il percorso che veniva disegnato dalla legge delega.

GIULIANO GODINO. Il comma 2 dell'articolo 3 della legge n. 190 del 1991, cioè la legge delega per la revisione del codice della strada, impegna i ministri competenti ad adottare con proprio decreto norme per la riorganizzazione di uffici ed organi. L'articolo 35, comma 3,

del decreto legislativo n. 285 del 1992, cioè il nuovo codice della strada, modifica la denominazione dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici in Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, ponendolo alle dirette dipendenze del ministro. Infine, l'articolo 73 del regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo codice della strada stabilisce le competenze dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale (al nuovo Ispettorato sono assegnati innumerevoli adempimenti, che gli vengono conferiti, appunto, dal decreto legislativo n. 285 del 1992; c'è una risoluzione dell'onorevole Camoirano al riguardo).

A fronte di tale situazione normativa, avendo l'Ispettorato raggiunto la piena autonomia funzionale e operativa e dipendendo direttamente dal ministro, desidero chiedere se, al fine di rendere attuative le disposizioni di cui all'articolo 73 del regolamento, il ministro non ritenga, con il potenziamento degli organici, di dover elevare a direzione generale l'Ispettorato, in funzione dei nuovi ed ulteriori adempimenti ad esso attribuiti, avendo lo stesso competenza generale ed esclusiva in materia di circolazione e sicurezza stradale. In sostanza, risolvendo tutte le problematiche che sono state qui ben illustrate prima dal nostro presidente e poi anche da altri interventi, si tratta di dare concretezza al momento attuativo perché mi pare di capire, dalle notizie e dalle telefonate che ricevo, che non vi sia possibilità di dare attuazione alle citate disposizioni regolamentari perché mancherebbe una disponibilità ad operare in questa direzione. Mi permetto, signor ministro, di consegnarle una nota su questo problema, in modo che l'ufficio competente del suo ministero possa analizzare tale questione.

PAOLO GALLETTI. Signor ministro, intanto, molto brevemente, ribadisco quanto detto anche al ministro dei trasporti, cioè la necessità politica ma anche economica di unificare la politica dei trasporti o meglio della mobilità — così potremmo

forse chiamarla in modo più appropriato — in un unico ministero o comunque di creare un Fondo unico dei trasporti.

Peraltro, l'abolizione del CIPET pone un problema concreto di governo della spesa dei trasporti. Non possiamo trovarci con la mano sinistra che non sa quel che fa la mano destra; già oggi lei, ministro, ha dato un piccolo saggio di questa situazione sulle norme del codice della strada. Se lei, che è ministro, si trova in questa difficoltà, può immaginare i semplici parlamentari...! Una politica della mobilità deve avere un unico momento di programmazione e di utilizzo razionale delle risorse. Quindi, anche la politica stradale e autostradale si deve raccordare con il resto, perché se vogliamo davvero spostare sul ferro o sul trasporto rapido di massa l'utenza di merci e persone non possiamo che avere una politica unitaria.

La prima domanda è quindi cosa fare in generale, visto che il CIPET è stato soppresso, per una politica unitaria della mobilità. Se l'obiettivo è di passare dalla strada al ferro e dall'auto privata nelle città al trasporto rapido di massa, sia pure integrato, questo richiede azioni che oggi non si vedono.

Detto questo, passo ad affrontare due problemi che ritengo strategici, cui lei ha accennato nella sua relazione. Intanto, per evitare equivoci, parto dalla definizione di mobilità. Abbiamo bisogno di assicurare una mobilità che sia il più possibile libera scelta e non forzata e obbligata, perché una mobilità di tal genere, che pure esiste, è sgradevole ed ha un costo sociale. Quindi, una razionalizzazione degli orari e delle modalità del lavoro può assicurare — anche con le ultime tecnologie, la telematica, le autostrade informatiche — una soluzione, sia pure parziale, di questi problemi. Parto da questo, senza alcuna criminalizzazione della mobilità, anzi; tanto più che oggi apprendiamo dai dati diffusi dalle agenzie di stampa di un aumento della spesa *pro capite* proprio nel settore mobilità.

Ci sono tuttavia due emergenze (che in realtà non ritengo tali, trattandosi di veri

e propri problemi strutturali) che ci accompagneranno per qualche decennio. La prima è l'inquinamento ambientale, presente non solo nelle grandi aree urbane ma anche in cima alle nostre montagne, in cima alle Dolomiti. Oramai abbiamo una presenza costante di quantità industriali di inquinanti derivanti dai processi di combustione degli idrocarburi liberati dalle automobili private, che d'estate innescano alcuni processi fotochimici, per cui sorge l'allarme ozono, e d'inverno processi di altra natura, che determinano altri problemi. Sono tematiche ben note: perfino città come Los Angeles, nate sull'automobile, si pongono gradualmente ma seriamente un problema di riduzione strategica della quantità delle auto e di una qualità diversa della mobilità. Il Principato di Monaco, capitale dell'immagine dell'auto, pone limiti di velocità. Regioni industrializzate e avanzate come l'Assia pongono un limite di 80 chilometri orari sulle autostrade, in realtà formulato come consiglio ma a quanto pare seguito dalla maggioranza degli utenti. Mi rendo benissimo conto che si tratta di palliativi, però indicano un'inversione di tendenza verso una riduzione quantitativa dell'utilizzo di un mezzo che, in quanto tale oggi è superato e crea problemi irrisolvibili di inquinamento atmosferico per la salute.

Vorrei capire quale sia la strategia del ministro su questi problemi, perché non possiamo procedere giorno per giorno. Anche il codice della strada su questi temi può dire qualcosa, perché contiene norme sulla produzione dei veicoli, sui dispositivi antirumore e antiinquinamento ma anche sulla limitazione per determinati tipi di veicoli, nonché facilitazioni per altri tipi di mobilità. Questo è il punto. In questa sede ieri esprimevamo la nostra preoccupazione per il mancato rifinanziamento della legge n. 211 sui trasporti rapidi di massa nelle aree metropolitane, che costituiscono un'alternativa strutturale alla mobilità attraverso l'auto privata nelle città.

La seconda questione attiene alla sicurezza, cui lei ha accennato. Le migliaia di morti e gli invalidi permanenti che sono

provocati dal traffico stradale in Italia non possono essere cinicamente considerati come un fatto strutturale. Se non altro per motivazioni di ordine puramente economico — il danno che deriva all'economia nazionale da questo tipo di vicende, poi paradossalmente considerato come posta positiva nella contabilità nazionale ai fini della formazione del prodotto interno lordo — bisognerebbe avere su questi problemi un'attenzione vera e non una considerazione un po' superficiale, come se fossero un dato naturale che fa parte del paesaggio.

Su questo problema torno a sottolineare l'importanza di incidere sulle modalità di produzione dei veicoli, sulla cosiddetta sicurezza intrinseca, sulle normative inerenti alla velocità ma anche sulla manutenzione e sulla gestione di strade e autostrade. Lei ha ricordato, a questo proposito, una circolare sulla nebbia, che però non mi pare abbia dato grandi risultati. Provengo da una regione dove regolarmente a dicembre e a gennaio si verifica una « normale » ecatombe nel tratto Piacenza-Modena o in quello Cesena-Rimini. Credo che su tali questioni non possiamo comportarci come se, aprendo la finestra, vedessimo passare una nuvola.

ANTONELLO FONNESU. Signor ministro, vorrei parlare di una problematica che riguarda le associazioni di volontariato che svolgono un servizio di pubblica utilità nel settore del trasporto di malati e infortunati e, più precisamente, dell'obbligo per i conducenti dei veicoli adibiti a servizi di emergenza di essere in possesso del certificato KE, un certificato di abilitazione speciale. L'obbligo è stato sancito dall'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992; poi, con l'articolo 57 del decreto legislativo n. 360 del 10 settembre 1993, è stato disposto che, entro il 1° luglio 1994, coloro che avessero dimostrato di aver svolto almeno un anno di attività entro il 1° gennaio 1993 avrebbero potuto conseguire il certificato senza sostenere l'esame di abilitazione.

La questione riguarda i costi, perché, anche se il decreto-legge n. 414 del 27 giugno 1994 ha fatto slittare il termine dal 1° luglio al 31 dicembre 1994, coloro che hanno il diritto di ottenere il rilascio del certificato senza l'esame, devono comunque sostenere un costo di circa 350 mila lire, mentre coloro che non avessero acquisito il diritto devono anche sottoporsi all'esame di abilitazione. Per un'associazione di una piccola città, ad esempio di 40 mila abitanti, che può contare 50 o 60 autisti di ambulanze, il costo complessivo è stimato fra i 15 e i 20 milioni. Considerato che queste associazioni sono povere di mezzi economici e devono poter lavorare senza balzelli e senza impacci burocratici, sarebbe opportuno — visto che è prossima la scadenza del decreto-legge n. 414 del 1994, che probabilmente sarà reiterato — prevedere, nell'ambito di un prossimo decreto-legge o della stessa reiterazione, una norma che consenta a quanti esercitano da congruo tempo l'attività di conducente di ambulanze di ottenere l'abilitazione senza l'obbligo di sostenere l'esame. Comunque, per l'avvenire è auspicabile individuare un mezzo per esentare i conducenti di ambulanze da qualsiasi onere economico per l'ottenimento dell'abilitazione, posto che questa deve comunque sussistere, altrimenti potrebbero sorgere delle incongruenze rispetto alla rigidità della norma.

Mi permetto di consegnare al ministro la documentazione che ho predisposto sulla materia.

RICCARDO CANESI. Signor ministro, giustamente nella sua introduzione ha citato tra i criteri che informano il nuovo codice stradale, oltre a quelli della sicurezza e dell'armonizzazione con le direttive della Comunità europea, anche quello della razionalizzazione della circolazione nei centri abitati e della salvaguardia dell'ambiente. Il mio intervento riguarderà soprattutto la sicurezza e la razionalizzazione della circolazione.

Nelle nostre città attualmente esistono gravissimi problemi collegati al traffico e alla circolazione. Del resto anche questo

codice è stato fatto in chiave un po' autocentrica; d'altronde l'auto è la componente fondamentale della nostra mobilità, per cui è chiaro che nel codice il maggior spazio debba essere dato a questo mezzo; dovrebbero però essere valorizzati altri mezzi, proprio a salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza. Mi riferisco in particolare alla bicicletta. A mio avviso dovrebbero essere modificate alcune norme contenute nel codice dove, ad esempio, la bicicletta, che viene considerata un velocipede, qualora venga condotta per mano attraversando le strisce pedonali rischia di causare una multa al conducente perché, in questo caso, viene considerata un veicolo. Inoltre nel nostro codice non sono tenute adeguatamente in considerazione le piste ciclabili: non vengono fissate direttive per incentivarne la costruzione, così come non sono stabilite norme che potrebbero tutelare maggiormente i ciclisti (ad esempio non sono fissate le distanze minime per quanto riguarda il sorpasso).

Sempre a tutela dei ciclisti, ma anche dei pedoni, dovrebbero essere indicate particolari caratteristiche relative alla carrozzeria degli autocarri o di altri veicoli pesanti. Alcuni paesi esteri obbligano i costruttori di autocarri a porre una specie di « grembialatura » ai lati del mezzo per coprire eventuali spazi vuoti ed evitare che i ciclisti o i pedoni possano essere stritolati (con questo accorgimento nella peggiore delle ipotesi verrebbero respinti).

Un altro intervento potrebbe riguardare la dimensione dei veicoli. Il precedente codice non stabiliva le sagome limite dei velocipedi, a differenza di quanto fa quello attuale, a mio avviso sbagliando perché, in questo modo, non si favorisce l'uso e la realizzazione di nuovi tipi di velocipedi.

Una modifica dovrebbe intervenire anche per quanto riguarda la norma che stabilisce l'obbligo per le biciclette di andare in fila indiana sulle strade extraurbane; forse in alcuni casi la norma è giusta, ma in altri sicuramente non lo è. Per quanto riguarda i sensi unici, laddove non esiste pericolo, si potrebbe prevedere il senso inverso per le biciclette.

Il codice stradale correttamente affronta un altro aspetto, al quale però non è stato dato adeguato risalto: mi riferisco alla psicologia della guida e alle visite psicologiche. Si parla tanto della sicurezza stradale ed è giusto che ci si impegni il più possibile su questo fronte, però non dobbiamo dimenticare il soggetto attivo, cioè chi ha la responsabilità della guida. Ritengo che dovrebbero essere approfondite le norme riguardanti le visite psicologiche, prendendo spunto anche dai suggerimenti che provengono dall'AIPU, l'associazione che raggruppa gli psicologi della guida, proprio perché il nostro paese è in forte ritardo sotto questo aspetto. Del resto, da uno studio svolto dalla facoltà di psicologia dell'università di Padova è emerso che una quota che va dall'85 al 94 per cento degli incidenti è causata da fattori psicologici. Quindi, l'incidente è spesso dovuto alle caratteristiche psichiche del guidatore.

Lei sa come certi messaggi pubblicitari e modelli di comportamento possano purtroppo essere influenti; sarebbe quindi importante rendere obbligatoria una visita psicologica per coloro che intendano ottenere la patente di guida, proprio al fine di evitare quei comportamenti scorretti che sono sempre più diffusi: basta porre attenzione a quanto è avvenuto nelle città del nostro paese nel mese di giugno in corrispondenza delle partite del campionato mondiale di calcio. Non dico che non si debba esultare, ma almeno non bisognerebbe usare le automobili per farlo! Per quanto riguarda la pubblicità, l'attuale Governo con la pubblicità ha molto a che fare, il suo Capo è stato maestro nella gestione di tale strumento.

ROBERTO MARIA RADICE, *Ministro dei lavori pubblici*. Avrò notato la pubblicità che il ministero ha fatto per evitare le famose stragi del sabato sera!

RICCARDO CANESI. Ho visto qualcosa, non molto. Mi auguro comunque che sia incentivata.

Premetto che io non amo particolarmente la pubblicità, ma non capisco per-

ché in Italia gli autobus non possano esserne interamente rivestiti. Questo potrebbe essere un sistema per abbattere parzialmente il debito delle aziende di trasporto.

ROBERTO MARIA RADICE, *Ministro dei lavori pubblici*. Esiste un limite.

RICCARDO CANESI. In molti altri paesi gli autobus possono essere completamente rivestiti con la pubblicità; sicuramente in Francia e in Germania.

GIORDANO ANGELINI. In Inghilterra no.

ROBERTO MARIA RADICE, *Ministro dei lavori pubblici*. È più facile nei paesi orientali !

RICCARDO CANESI. Sì, ammesso che si trovino gli autobus.

Propongo che una norma del genere sia introdotta anche in Italia, perché potrebbe rappresentare un aiuto per i bilanci delle aziende di trasporto.

EUGENIO DUCA. Signor ministro, premetto che discuterò le sue considerazioni sulla statale 16 — che ho letto nella relazione che ci ha presentato — con i cofirmatari della proposta di legge; tuttavia, il problema della viabilità statale è appunto statale, non di altro tipo e, pertanto, si tratta di una competenza del suo ministero. Non credo si possa condividere una politica del « lavarsi le mani » lasciando trovare ad altri, alle regioni Abruzzi, Marche ed Emilia-Romagna, la soluzione di un problema di viabilità statale.

Il conflitto riguarda la vita e le attività turistiche di quelle città; il traffico esistente in quelle zone è un dato concreto e concreta è l'impossibilità del transito degli automezzi pesanti. Non credo quindi che si possa risolvere il problema con decine di circonvallazioni di viabilità statale — anche perché in alcune località non vi è più lo spazio fisico per farle —, né si può pensare di scaricare l'intero costo di un divieto di

transito sugli autotrasportatori e neppure sugli enti locali: si è tentato di farlo con la circolare, alla quale lei ha fatto riferimento, emanata dal precedente ministro dei lavori pubblici. Purtroppo, nonostante i molteplici sforzi effettuati, il risultato finale non è stato ottenuto.

Occorre dunque un po' di fantasia per cercare di risolvere il problema, e lei, signor ministro, deve dare il suo apporto; i parlamentari presentatori della proposta di legge hanno individuato una soluzione possibile e praticabile. Lei ritiene che la via della delibera CIPE o del decreto interministeriale sia difficilmente praticabile, però si tratta di atti di competenza del Governo; la competenza della Camera è quella di proporre una soluzione raggiungibile. Lei ha chiesto di indicare altre possibilità di copertura finanziaria: noi potremo anche studiarle, nell'ambito del bilancio — di cui ci siamo occupati questa mattina — ma credo che anche lei potrà indicarci altre possibili fonti di finanziamento. Non si tratta di un compito soltanto nostro.

Le tre regioni citate, luoghi in cui in questo periodo si concentrano milioni di persone, italiane e straniere, aspettano una soluzione al problema, con molta pazienza, da troppo tempo. Con la nostra iniziativa abbiamo cercato di indicare una soluzione, ma trovarla è compito del ministro e del Governo; da parte nostra non mancherà ovviamente un fattivo contributo in merito.

Per quanto riguarda le opere viarie legate ai piani di ricostruzione, questa mattina la Camera dei deputati ha approvato un emendamento che consente al ministero di usare, da qui alla fine dell'anno, 50 miliardi di lire per tutte le città interessate al completamento di quei piani; si tratta di una vicenda incredibile, che ha visto l'intervento della magistratura, sulla quale peraltro ho presentato due interrogazioni che attendono risposta. Se al Senato il testo verrà approvato come pervenuto dalla Camera — penso che sarà così — saranno disponibili 50 miliardi di cassa (e 65 miliardi di competenza) per

realizzare convenzioni con tutte le città interessate, vale a dire per far realmente procedere i lavori. Da troppi anni assistiamo ad incredibili « dentiere » di piloni rivolti inutilmente al cielo. Signor ministro, le Camere le offrono questa opportunità: ora si tratta di arrivare a fatti concreti.

Condivido le preoccupazioni espresse dal collega Fonnesu in ordine al volontariato e alla vicenda delle patenti, sulla quale avevamo discusso insieme (il collega è molto esperto in materia).

Infine, per quanto concerne il tema della sicurezza, già citato da alcuni colleghi (che non riguarda solo le strade, ma oggi l'argomento è questo), uno sforzo è stato effettuato in relazione alle cosiddette stragi del sabato sera; penso che il ministero debba porre in atto uno studio serio per individuare sistemi di sicurezza anche a bordo dei mezzi, piuttosto che riempire le strade provinciali di tutta Italia con questi incredibili pali (mi riferisco al sistema di Securvia), la cui incidenza di funzionamento è risibile in confronto al notevole costo e al danno ambientale. Si tratta di studiare altre soluzioni possibili, investendo in termini di ricerca, al fine di evitare un gran numero di feriti, di invalidi e di morti. Oltre al costo umano va considerato anche quello economico, che — come ho avuto modo di affermare in una precedente seduta — raggiunge un livello pari al bilancio di un piccolo Stato. Occorre quindi un intervento particolare in merito; noi ci permettiamo di suggerirlo e speriamo che nei prossimi mesi, che ci vedranno lavorare insieme — mi auguro — grazie alla sua presenza in questa Commissione, potrà essere trovata qualche soluzione.

RICCARDO CANESI. Signor ministro, è senz'altro giusto svolgere un'azione repressiva, anche severa, ma credo che esagerando si corra il rischio di non far rispettare la legge. Cito, ad esempio, l'articolo 216 del codice della strada, che punisce con sanzione penale la guida dopo il ritiro della patente anche se questo è avvenuto

per mancanza di semplici adempimenti burocratici; mi sembra si tratti di una norma eccessiva, perché basta non aver annotato sulla patente il cambio di residenza per incorrere in una sanzione penale. Credo che sia da rivedere anche la norma dell'articolo 223, comma 2, che prevede la sospensione obbligatoria della patente da quindici giorni a tre mesi in caso di incidente stradale che provochi anche un solo giorno di malattia; forse sarebbe opportuno prevedere un limite minimo più elevato.

GIULIANO GODINO. Mi sembra che questa norma sia stata soppressa.

RICCARDO CANESI. Il problema mi è stato segnalato anche da parte di vigili urbani, cioè di addetti ai lavori. È per questo che ho desiderato porlo all'attenzione del ministro.

LUIGI GIACCO. Sono membro della Commissione affari sociali e tuttavia partecipo alla riunione odierna perché desidero affrontare un problema che riguarda i portatori di *handicap*.

L'attuale normativa è completa, ma si renderebbe necessario snellire le procedure per consentire a tutti di utilizzare i mezzi di trasporto. Inoltre, al ministro dei lavori pubblici vorrei far presente la necessità di semplificare gli adempimenti per modificare le vetture.

Anche per quanto riguarda le barriere architettoniche (cioè i marciapiedi, la viabilità, i parcheggi), la normativa è esplicita e di avanguardia; purtroppo non si riesce a farla rispettare. Anche in questo caso richiamo l'attenzione del ministro, facendo presente che io stesso ho dovuto sporgere denuncia alla procura della Repubblica perché venivano costruite opere pubbliche con barriere architettoniche.

Poiché spesso si tratta di dedicare maggiore sensibilità al problema, sollecito il ministro affinché si attivi perché le leggi esistenti siano applicate.

ROBERTO MARIA RADICE, *Ministro dei lavori pubblici.* Ho preso nota con

attenzione di tutte le domande e le raccomandazioni, veramente tante, che mi sono state rivolte. Credo che, anche per rispetto nei confronti della Commissione e dei temi rilevanti che sono stati affrontati, occorra del tempo per rispondere.

Purtroppo nel mio ufficio stanno aspettandomi, frementi, i rappresentanti sindacali dell'ANAS, che ho pregato di attendere perché ero impegnato in questa sede. Questi sindacati stanno minacciando scioperi — che, in questo periodo, sarebbero particolarmente gravi — e vorrebbero che il Governo spiegasse loro il contenuto dei provvedimenti emanati di recente.

Credo pertanto che potremo vederci nuovamente nella settimana che va al 13

al 16 settembre e mi riservo comunque di specificare la mia disponibilità.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro ed auguro a lui, ed a tutti i membri della Commissione, buone vacanze. Avverto infine che con il ministro verrà concordata la data utile per concludere l'audizione.

La seduta termina alle 17,55.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 21.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO