

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

58^a SEDUTA PUBBLICA RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 17 DICEMBRE 1987

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente TAVIANI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	LOTTI (PCI)	Pag. 8 e <i>passim</i>
DISEGNI DI LEGGE		MARNIGA (PSI)	11, 26, 45
Discussione:		PICANO (DC), relatore	12 e <i>passim</i>
«Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale» (415);		* MANNINO, ministro dei trasporti	12 e <i>passim</i>
«Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale» (310), d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori;		CORLEONE (Fed. Eur. Ecol.)	35, 14
«Modifica dell'articolo 132 del codice della strada e introduzione dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza» (312), d'iniziativa del senatore Mancino e di altri senatori.		COSTA sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	37
Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 415:		* VISCA (PSI)	38, 50
BERNARDI (DC)	4, 27	ULIANICH (Sin. Ind.)	47
D'AMELIO (DC)	7 e <i>passim</i>	MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.)	48
		* VISIBELLI (MSI-DN)	49
		ALLEGATO	
		DISEGNI DI LEGGE	
		Assegnazione	52
		<hr/>	
		N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore	

Presidenza del vice presidente TAVIANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10*).
Si dia lettura del processo verbale.

VENTURI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 15 dicembre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Cariglia, Chimenti, Coletta, Ferraguti, Franza, Gerosa, Giagu Demartini, Imbriaco, Orlando, Rebecchini, Rubner, Ruffilli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Pieralli, a Parigi, per attività dell'UEO; Manzini e Mesoraca, a Montecatini, in rappresentanza della 7^a Commissione permanente, alla Conferenza nazionale su «L'edilizia scolastica: problemi e prospettive».

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Discussione dei disegni di legge:

«Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale» (415);

«Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale» (310), d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori;

«Modifica dell'articolo 132 del codice della strada e introduzione dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza» (312), d'iniziativa del senatore Mancino e di altri senatori.

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 415

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: «Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale»; «Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale», d'iniziativa dei senatori Bernardi, Lotti, Pagani, Covi e Fassino; «Modifica dell'articolo 132 del codice della strada e introduzione dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza», d'iniziativa dei senatori Mancino, Ruffino, Aliverti, Saporito, Fontana Elio, Butini e Bompiani.

Poichè i disegni di legge nn. 415, 310 e 312 riguardano oggetti strettamente connessi, su di essi si svolgerà un'unica discussione generale. La dichiaro aperta.

È iscritto a parlare il senatore Bernardi. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, farò un intervento molto breve perchè questo è un provvedimento che viene dalla notte dei tempi. Fu deliberato dalla Camera dei deputati in prima lettura, subì delle modifiche al Senato in seconda lettura nella scorsa legislatura, l'interruzione prematura della quale, come tutti ricordiamo, ha impedito poi la terza lettura a Montecitorio; è stato ripreso dal Governo e da un gruppo di parlamentari nella stesura alla quale si era giunti in quella fase ed ora finalmente, grazie alla Presidenza che ci ha consentito una deroga per trattarlo in sessione di bilancio, siamo in dirittura di arrivo. Mi auguro che anche l'altro ramo del Parlamento possa giungere quanto prima al termine della lunga corsa.

È stato certo uno dei provvedimenti più tormentati; non solo per quanto riguarda la patente europea in sè e l'adeguamento della norma italiana a quella comunitaria - fatto importantissimo, per il quale ci muoviamo anche con notevolissimo ritardo - quanto per tutta la materia della sicurezza che si è voluto, legare a questo provvedimento: sicurezza che in altri settori, come il trasporto merci, ha già trovato trattazione in decreti-legge relativi che sono stati oggetto di lunghe polemiche nella scorsa legislatura anche presso la Camera; sicurezza che dovrebbe essere inclusa nel più organico disegno di riforma del codice della strada, ma essendo quest'ultimo fermo al palo di partenza, non riuscendo a decollare, è opportuno inserire una serie di norme nelle varie leggi che riguardano comunque la circolazione stradale.

Mi pare che si sia fatto un buon lavoro, onorevoli colleghi, a partire dall'inizio. Si dà una maggiore professionalità alle scuole guida che finora hanno fatto il loro dovere ma che debbono adeguarsi sempre più alla complessità della circolazione stradale e alla qualità della sicurezza richiesta dall'utenza della strada pedonale e non. Oltre a chiedere una maggiore professionalità degli insegnanti nelle scuole guida, abbiamo inserito nel programma di insegnamento le materie del soccorso stradale e della sicurezza, rendendole obbligatorie. Ciò appare importante anche in relazione al dibattito sorto sui privatisti, sulla loro preparazione o impreparazione.

Certamente le scuole guida avrebbero voluto assorbire l'insegnamento a tutti coloro che aspirano alla patente di guida e, sotto certi aspetti, avrebbero tutte le ragioni perchè la maggiore professionalità non è tanto nell'insegnare il funzionamento del cambio o l'uso del volante, cose peraltro importanti, visto che oggi si potrebbe dire che i diciottenni già sanno guidare, ma tutta una serie di regole comportamentali o di disciplina stradale che il privatista non può che conoscere molto superficialmente. Purtroppo, non potendo abolire tale categoria, abbiamo richiesto degli esami più severi. Questo è uno dei passaggi più importanti del provvedimento al nostro esame affinché gli esaminandi, privatisti o non, sappiano guidare in base ad un comportamento corretto che non metta in pericolo gli altri.

Per quanto riguarda la sicurezza della circolazione, abbiamo inserito quell'indicazione, che già esiste negli altri paesi della Comunità europea, consistente in un cartello con una «P» che sta ad indicare che su una determinata vettura privata in quel momento vi è alla guida un giovane aspirante alla patente con accanto una persona munita di patente di guida già collaudata, cosa che mette in condizione anche l'utente della strada estraneo a quella vettura di conoscere il pericolo che corre avvicinandosi troppo.

Un altro degli aspetti molto dibattuti è stato quello relativo al controllo dell'alcool e degli stupefacenti. L'Italia è forse l'unico paese che ancora non ha istituito un controllo di questo genere per cui risulta difficile stabilire delle pene. Abbiamo inserito la possibilità di misure preventive e ridotto la pena carceraria; il vecchio codice prevedeva fino a sei mesi di reclusione in caso di infrazione grave di questo tipo. Noi abbiamo ridotto tale pena sembrandoci inopportuna, anche su indicazione della Commissione giustizia, la detenzione per quell'imputato che si sia trovato in uno stato di ebbrezza alcolica anche momentanea, dato che sappiamo tutti che le carceri diventano spesso scuola di delinquenza e non di redenzione: tra i vari mali si è scelto il minore.

Le cinture di sicurezza sono state uno dei punti qualificanti di questo provvedimento, tant'è che quando si parla di patente europea, si parla anche di cinture di sicurezza. Al riguardo sono stati chiesti decreti-legge e si è quasi addebitata al Parlamento ogni morte in più nelle nostre strade attribuendola ai ritardi nel renderle obbligatorie. Esse sono ormai obbligatorie, sia pure con una gradualità. La loro installazione, finora facoltativa, è stata resa obbligatoria ma ha richiesto e richiede dei tempi di attuazione certamente non immediati. Ricordo che, nella scorsa legislatura, la Camera dei deputati aveva introdotto l'obbligo della cintura solo per i sedili anteriori e che il Senato, più severamente, l'ha voluta anche per quelli posteriori.

Abbiamo mantenuto quest'obbligo e previsto particolari obblighi per quanto riguarda i bambini fino a quattro anni di età, con il divieto di farli sedere sul sedile anteriore, mentre per i bambini dai quattro ai dieci anni, ove fossero collocati sui sedili anteriori, abbiamo previsto l'obbligo di cinture particolari, naturalmente omologate.

Un altro punto che ci sembra abbastanza importante è quello relativo agli handicappati. Finora, in vigenza del vecchio codice della strada, un decreto ministeriale stabiliva *a priori* quali fossero gli impedimenti fisici ritenuti tali da non consentire la partecipazione dell'handicappato all'esame di guida. Poichè oggi i processi tecnologici ed i progressi che ne conseguono consentono anche a un tetraplegico privo completamente dell'uso degli arti di guidare tranquillamente, con opportune, anche se costosissime, apparec-

chiature elettroniche poste nelle vetture, tutta questa bardatura che rendeva gli handicappati quasi cittadini di serie B a cui era vietato, se non parzialmente, l'uso della macchina, andava completamente eliminata, naturalmente ferme restando le norme di sicurezza che attengono sia al guidatore handicappato, sia all'utente della strada normale circolante in quel momento. Quindi, con opportuni esami medici specialistici, inclusi quelli indicati dalle associazioni degli handicappati su richiesta dell'handicappato stesso, abbiamo ritenuto di poter inserire nella categoria normale i portatori di *handicap*, salvo il fatto che di volta in volta devono subire questi esami i quali naturalmente sono prescritti per la loro sicurezza e per quella degli altri.

C'è chi ipotizzava la «patente a punti». Abbiamo esaminato anche questa possibilità, onorevoli colleghi. Essa di fatto già esiste, perchè anche nel vecchio codice della strada, all'articolo 91, c'è la previsione del ritiro della patente da uno a tre mesi in presenza di una recidiva in talune infrazioni nell'arco di dieci anni, oppure di sei mesi se questa infrazione è commessa nell'anno.

Tale norma si applica oggi pure allo straniero circolante in Italia, anche se non gli si può ritirare la patente, visto che comunque gli si può impedire nella circolazione. Una volta questo articolo sarebbe stato praticamente trascurato, data l'impossibilità di collegamento tra motorizzazione civile, organi della prefettura e forze dell'ordine. Oggi, con un sistema di informatizzazione che va certamente perfezionandosi e che è già notevolmente avanzato, l'informatizzazione dell'infrazione avviene in tempi reali e quindi si può applicare tranquillamente questa sanzione.

Noi riteniamo pertanto che introdurre una «patente a punti» creerebbe nuove difficoltà, esigendo nuovi modelli che si prestano tra l'altro anche a falsificazioni, per cui si determinerebbero inconvenienti maggiori di quelli esistenti oggi in ordine alle sanzioni previste dal citato articolo 91 del codice della strada.

Signor Presidente, ho voluto tracciare rapidissimamente i punti che riteniamo qualificanti di questo provvedimento. Certamente mi rendo conto che quando si parla di sicurezza non si è mai abbastanza severi nell'inserire norme riguardanti tale materia. I milioni di incidenti che accadono ogni anno sulle strade del mondo, con i sinistri che ne derivano, certamente rappresentano una guerra, uno stillicidio continuo che ci fa pensare e che deve indurci alla severità. Dobbiamo cominciare a far nascere una cultura seria della sicurezza della strada fin dalle scuole. Si parla di introdurre questa materia nelle scuole dell'obbligo; non so se ciò sarà possibile ma certamente questa deve essere inserita tra le materie di riflessione dei ragazzi. Se nel bagaglio culturale dei giovani cominciamo ad inserire una cultura della sicurezza e se riusciamo a professionalizzare - facendo fare un salto di qualità alle scuole guida - e a rendere più severi gli esami (fermi rimanendo quei casi immorali che si verificano e che vanno perseguiti sempre più severamente, ma purtroppo le cronache ci riferiscono anche questi episodi), se con queste norme riusciamo ad ottenere che chi ha la patente sappia con maggiore esattezza quali sono i suoi doveri, oltre che i suoi diritti, e sappia quindi comportarsi con una coerenza più severa rispetto alla sicurezza dei cittadini, credo che con questo provvedimento non solo si otterrà il risultato di allinearci all'Europa, il che è già importante perchè abbiamo anni di ritardi consumati in questa materia come anche su altre, ma avremo anche

fatto un buon salto di qualità per garantire la sicurezza della circolazione stradale. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore D'Amelio, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

ravvisata l'opportunità di rendere più sicura l'effettuazione degli esami per la patente di guida da parte dei privatisti,

impegna il Governo:

a predisporre, nel minor tempo possibile, ogni misura idonea a dotare gli uffici provinciali della Motorizzazione di apposite autovetture per lo svolgimento della prova pratica di guida dei candidati privatisti.

Le autovetture dovranno essere dotate anche del doppio comando.

9.415-310-312.2

D'AMELIO, TAGLIAMONTE, PULLI, SALERNO, AZZARÀ, COVELLO

Il senatore D'Amelio ha facoltà di parlare.

D'AMELIO. Signor Presidente, credo sia noto all'Aula ed a tutti i colleghi quanto possa incidere, nel momento in cui si effettuano le prove per la acquisizione della patente, in maniera negativa l'uso di autovetture non dotate di tutti quei congegni che garantiscano la sicurezza; ed in particolar modo, incide negativamente l'uso di un autoveicolo non dotato del doppio comando.

Parte da questa convinzione, cioè dal fatto che chi fa scuola guida su un autoveicolo normale rappresenta di per sé un pericolo per se stesso e per gli altri, la presentazione di un ordine del giorno che, in mancanza dell'accoglimento di un emendamento che pur è stato presentato, possa quantomeno impegnare il Governo a mettere subito a disposizione della motorizzazione civile apposite autovetture per lo svolgimento della prova pratica di guida dei candidati privatisti, precisando che le autovetture dovranno essere dotate anche del doppio comando. Voglio ricordare che questo ordine del giorno era stato presentato all'unanimità e che ieri sera, solo per il fatto di non essere riuscito a reperire nel Senato, nel momento in cui l'ho presentato, il senatore Lotti, non sono riuscito a chiedergli se aderisse o meno alla presentazione dell'ordine del giorno. Comunque, l'ho interpellato questa mattina ed ho ottenuto conferma, per cui l'ordine del giorno può portare anche la firma del senatore Lotti e di altri colleghi. Lo affido alla comprensione dell'Aula e mi auguro che il Governo almeno su tale ordine del giorno voglia impegnarsi. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lotti, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

preso atto che a seguito dell'approvazione del disegno di legge relativo a «Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento della patente di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale», con decreto emanato dal Ministro dei trasporti, di

concerto con il Ministro della sanità, verrà istituito un apposito comitato tecnico con il compito di assistere il Ministro dei trasporti nella emanazione del decreto di cui all'ottavo capoverso del comma 1 dell'articolo 4 del citato disegno di legge;

considerato che è opportuno garantire al comitato tecnico ogni possibilità di valutazione volta a consentire la guida di autoveicoli ai cittadini portatori di *handicaps*,

impegna il Ministro dei trasporti e il Ministro della sanità:

a chiamare a far parte del comitato tecnico in parola anche rappresentanti di categoria degli handicappati.

9.415-310-312.1.

LOTTI

Il senatore Lotti ha facoltà di parlare.

LOTTI. Signor Presidente, l'ordine del giorno n. 1 verrà ritirato per il semplice motivo che il contenuto dello stesso è stato trasformato in un emendamento ad un comma dell'articolo 4, per cui non ha più ragione di sussistere.

Già il senatore Bernardi, presidente della 8ª Commissione, ha ricordato quanto sia stato sofferto l'esame del provvedimento da parte del Parlamento, richiamandone le tappe. Si tratta di un provvedimento che deambula da una Camera all'altra da oltre due anni e che peraltro è estremamente atteso nel paese. E su questo vorrei fare una prima annotazione, signor Presidente, perchè troppo spesso accade ormai che in Aule deserte il Parlamento si trovi ad affrontare questioni che sono di grande rilievo ed attorno alle quali vi sono state anche forti polemiche, giuste sollecitazioni da parte della pubblica opinione, in questo caso da parte degli utenti dell'automobile e di coloro che si occupano del problema della sicurezza dei trasporti. Io credo che questo sia un argomento che deve essere sottoposto all'attenzione della Presidenza del Senato per verificare se non sia il caso - e io ritengo che questo lo sia effettivamente - di procedere, in altre occasioni, ad assegnare alla competente Commissione il potere di decidere in sede deliberante, il che consentirebbe anche una maggiore celerità procedurale e di *iter* dei provvedimenti stessi, con indubbio vantaggio per la capacità del legislatore a corrispondere a esigenze ormai presenti e datate nella società.

Il collega Bernardi ha detto praticamente tutto del contenuto di questo provvedimento. Da parte mia voglio solamente aggiungere che arriviamo con ritardo al recepimento della direttiva. Anche questa non è una novità, perchè il nostro paese, in molti settori e non solamente in quello del trasporto, con molto ritardo prende atto ed inserisce nella propria legislazione le indicazioni che ci vengono a livello di Comunità. Rappresenta anche questo un problema di correttezza nei confronti dei paesi amici dell'Europa da parte dell'Italia, ma soprattutto è un problema di efficienza. Non è pensabile che il nostro paese risulti molto spesso l'ultimo che si adegua a ciò che viene prodotto a livello di riflessione e di indicazione da parte della Comunità. Stare nell'Europa significa anche recepire con grande prontezza nel proprio ordinamento giuridico ciò che a livello europeo i paesi amici, tra l'altro con il nostro contributo, producono. Questo come premessa.

Sul contenuto del provvedimento, come dicevo prima, il collega Bernardi già si è soffermato. Desidero solo richiamare alcune questioni. Noi

introduciamo una normativa più rigorosa e più severa per quanto concerne l'esame per la concessione della patente di guida. Credo che mentre ci accingiamo a compiere questa scelta non possiamo non pensare a ciò che sta succedendo oggi in questo settore, nel nostro paese. È di questi giorni la notizia del grave scandalo di Milano; sulla concessione delle patenti si è sviluppato un vero e proprio mercato e in molti casi questo è dovuto probabilmente, anzi senz'altro, ad un allentamento dei poteri di controllo e forse allo stesso meccanismo che oggi sovrintende all'esame per l'acquisizione della patente. Se poi si considera che quello di Milano è solo un episodio che è venuto alla luce (ma non credo certamente che sia l'unica situazione di sofferenza nel nostro paese), e se si considera ancora che la stessa attività delle autoscuole molto spesso non raggiunge il livello qualitativo che è richiesto oggi da una circolazione sempre più soggetta a rischio e sempre più complessa a seguito dell'aumento incredibile dei mezzi in circolazione, ecco che allora si apre alla nostra attenzione e soprattutto a quella del Ministro un nuovo grande problema: quello della riforma complessiva delle autoscuole, del loro ruolo, delle loro funzioni, della loro qualificazione. Abbiamo anche presentato in tal senso, signor Ministro, nella IX e nella X legislatura una interrogazione, facendo attenzione al livello professionale che nelle autoscuole viene garantito. In esse vi sono molti docenti che stanno facendo il doppio lavoro in dispregio alle norme che disciplinano, ad esempio, il pubblico impiego. E questa è certamente una delle cause che hanno abbassato il livello qualitativo dello insegnamento impartito nelle autoscuole e rappresenta una delle porte che si aprono a possibili elementi - uso un eufemismo - di turbativa nel rapporto autoscuola-cittadino che chiede la patente alla motorizzazione civile. Si tratta di un settore nel quale, quindi, va fatto ordine secondo i criteri di trasparenza e, soprattutto, di efficienza ed adeguatezza sul piano della conoscenza e dell'insegnamento impartito.

È stato detto prima che questo provvedimento contiene anche importanti misure per la sicurezza stradale. Credo anch'io che una delle parti più qualificanti del provvedimento sia quella relativa all'introduzione, in un primo tempo, dell'obbligo dell'installazione sulle automobili delle cinture di sicurezza e, all'incirca dopo un anno, dell'obbligo del loro uso. Debbo dire che quando tale problema, ancora nel corso della IX legislatura, mi fu posto, manifestai alcune perplessità, perplessità però ampiamente superate da un approfondito studio che abbiamo condotto in Commissione sui dati riferiti agli incidenti provocati, con conseguenze tragiche, dal mancato uso delle cinture, e credo sia ormai convincimento comune che l'uso delle cinture di sicurezza, anche se in determinate circostanze o dinamiche può essere un elemento di disturbo per l'automobilista incidentato, nella stragrande maggioranza degli altri casi - le statistiche sono estremamente eloquenti in tal senso - rappresenta un effettivo elemento di tutela dell'incolumità dell'autista.

Dunque, l'introduzione dell'uso delle cinture di sicurezza nel nostro paese costituisce certamente un passo in avanti verso una maggiore sicurezza del trasporto. Però (concordo con il collega Bernardi), il problema della sicurezza è un *mare magnum*, con il quale il Parlamento trova difficoltà a misurarsi. Si parla da troppo tempo della necessità di arrivare alla riforma del codice della strada, ma la riforma è ancora lungi dall'essere stata non dico approvata, ma almeno affrontata e il problema della sicurezza stradale non può certo essere circoscritto alle questioni che in questo disegno di

legge affrontiamo o a quelle che sono connesse alla sicurezza del veicolo, alla sicurezza intrinseca del veicolo: penso soprattutto ai problemi dei livelli di servizio del nostro sistema stradale e autostradale. Basterebbe anche in questo caso scorrere con attenzione le statistiche per renderci conto che la stragrande maggioranza degli incidenti è causata dal basso o pessimo livello di servizio della viabilità statale, provinciale e comunale.

È questo un grande tema, che in 8ª Commissione stiamo affrontando con il Ministro dei lavori pubblici in sede di riesame critico, almeno per quanto concerne la mia forza politica, circa le scelte contenute nel piano decennale della viabilità e negli altri programmi.

È stato detto che abbiamo anche introdotto misure di razionalità e cercato di contenere, ad esempio, il ricorso all'arresto di automobilisti che guidano in stato di ebbrezza, anche per non gravare sulle situazioni di sofferenza delle carceri in modo ulteriore. Ma vi è soprattutto un fatto nuovo in questo disegno di legge e voglio anch'io sottolinearlo per essere stato modestamente uno dei membri dell'8ª Commissione che si è particolarmente battuto perchè questa legge segnasse il fatto nuovo: e devo dare atto ai colleghi della maggioranza, a partire dal presidente della Commissione e dal collega relatore Picano, ai colleghi delle altre forze politiche, ai compagni socialisti, che vi è stata una grande sensibilità attorno a questo tema, che è quello di favorire al massimo l'accesso alla guida dei portatori di *handicap*. Anche su questo piano si registra in Italia un'arretratezza preoccupante rispetto ai livelli che già negli altri paesi europei sono stati raggiunti. Il portatore di *handicap*, che è già un cittadino sfortunato nei confronti di tutti gli altri, è molto spesso impedito nella sua capacità di movimento perchè, signor Ministro, non riesce neppure ad accedere al trasporto pubblico: penso alle barriere architettoniche che caratterizzano i nostri sistemi di trasporto pubblico, dai treni agli autobus. Attualmente a questo cittadino è praticamente precluso il diritto di accesso alla guida e questo non tanto con riferimento all'entità o gravità dell'*handicap* di cui è portatore, ma ad una pregiudiziale, per cui in ogni caso il portatore di *handicap* è da guardare con sospetto perchè si presume che non possa guidare in condizioni di sicurezza per sé e per gli altri. Occorre invece rovesciare quest'atteggiamento e passare dalla presunzione di una situazione di inidoneità alla guida alla verifica dell'effettiva capacità alla guida. Fortunatamente oggi la tecnologia soccorre in modo rubusto, corposo ed estremamente progredito alle manchevolezze fisiche e consente anche a portatori di *handicap*, che solamente alcuni anni orsono potevano essere considerati per sempre esclusi dalla possibilità di guida, di accedervi.

Noi abbiamo introdotto in questo disegno di legge una serie di norme. Esse non costituiscono ancora la soluzione del problema, ma consentono un grande passo in avanti. Si è soprattutto operato un capovolgimento dell'atteggiamento che si è trasformato da un preventivo giudizio di esclusione, sulla base di valutazioni più o meno corrette dal punto di vista medico, in un giudizio che punta sulla verifica, sull'esame in riferimento alle possibilità di adattamento degli autoveicoli.

Ritengo che questo sia un passaggio importante, occorrerà ritornare però sull'argomento anche perchè, a livello europeo, lo ripeto, vi sono esperienze molto avanzate alle quali il legislatore italiano dovrà adeguarsi.

Ancora una raccomandazione prima di concludere, signor Presidente. Si diceva prima che l'*iter* di questo provvedimento è stato sofferto quando

invece la normativa in questione presenta elementi di urgenza e di necessità. Mi auguro allora che la Camera dei deputati approvi quanto prima questo disegno di legge, nello stesso testo che oggi licenzieremo, senza apportarvi modifiche. Va tenuto conto del resto che l'impianto complessivo del provvedimento è lo stesso che nel corso della IX legislatura le Commissioni trasporti di Camera e Senato sostanzialmente concordarono. È giusto quindi che io rivolga l'invito ai colleghi deputati di voler esaminare questo provvedimento senza tentare di rimettervi mano. Sarebbe infatti un'ulteriore perdita di tempo e un'ulteriore occasione mancata.

Mi riservo una brevissima dichiarazione di voto se si renderà necessaria. *(Applausi dall'estrema sinistra).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Marniga il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

preso atto dell'inadeguatezza degli attuali dispositivi di segnalamento della sosta dei veicoli con particolare riguardo alla sosta in curva, in ore notturne e all'opportunità di comunicare ai conducenti di altri veicoli un eventuale bisogno di soccorso da parte del conducente del veicolo fermo,

impegna il Governo:

ad attivarsi perchè siano adottate in sede comunitaria direttive riguardanti nuovi dispositivi di segnalamento, del tipo previsto dall'articolo 19 della presente legge;

a disporre una modifica del regolamento di esecuzione del Testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale per adeguare il triangolo alle esigenze richiamate in premessa.

9.415-310-312.3.

MARNIGA

Il senatore Marniga ha facoltà di parlare.

MARNIGA. Signor Presidente, l'ordine del giorno da me presentato vuole sollevare la questione dei dispositivi di sicurezza a bordo degli autoveicoli in quanto si ritiene che i dispositivi oggi obbligatori non siano sufficienti a tutelare il guidatore o i veicoli che sopravvengono sulla parte della carreggiata che viene occupata in caso di sosta forzata. Non ravvisando nella legislazione vigente e nel provvedimento che stiamo per approvare alcun elemento che si muova in tale direzione, l'ordine del giorno si propone il preciso intento di chiedere al Governo di attivarsi anche in sede comunitaria affinchè vengano attuate le direttive riguardanti i nuovi dispositivi di segnalamento.

Avrei preferito illustrare più tardi, nel corso dell'esame sull'articolato, l'ordine del giorno; intanto però aggiungo che, se verrà approvato l'emendamento che è stato proposto all'articolo 19, l'accoglimento dell'ordine del giorno si renderà quanto mai necessario. Sollecitiamo quindi il Governo perchè addivenga ad una modifica del Regolamento di esecuzione del Testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, per adeguare anche il triangolo alle esigenze che vengono richiamate nella premessa dell'ordine del giorno da me proposto.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.
Ha facoltà di parlare il relatore.

PICANO, *relatore*. Signor Presidente, desidero solo rilevare che quanto detto dal senatore Bernardi sull'esigenza che si cominci fin dalla scuola elementare ad insegnare ai ragazzi come comportarsi sulla strada credo sia una linea da condividere pienamente. Pertanto raccomando questo punto al Governo nella preparazione dei prossimi provvedimenti e soprattutto nella revisione del codice della strada, che si auspica avvenga rapidamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

* MANNINO, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, credo che si debba sottolineare molto positivamente il lavoro che la Commissione ha compiuto, raggiungendo dei risultati che permettono oggi di discutere in Aula il testo del disegno di legge relativo all'istituzione della patente di guida comunitaria. Non si tratta soltanto di dar seguito ad un adempimento al quale siamo tenuti per la nostra appartenenza alla Comunità economica europea, essendo stati già - e devo ricordarlo con qualche tristezza - ripetutamente posti in mora. Si tratta invece di dare avvio ad un'azione di riconsiderazione legislativa dei complessi problemi della disciplina del traffico, a partire quindi da quelli della patente.

Siamo tutti consapevoli che oggi il problema del traffico ha assunto una rilevanza sociale di grandissima portata. Sarebbe in verità necessario affrontare tale problema con una strategia più complessa. Nel corso di questo dibattito ho annotato alcune considerazioni molto interessanti ed alcune osservazioni molto giuste e credo che allora dobbiamo soltanto muoverci per l'approvazione del testo in esame, tuttavia sapendo che ben presto dovremo ritornare su questi temi.

Non posso non cogliere la sollecitazione che è venuta dal senatore Lotti per dire che i problemi relativi alla disciplina delle autoscuole sono già ora molto attentamente considerati dall'amministrazione e non soltanto in riferimento a taluni aspetti gravi e preoccupanti che si sono recentemente rivelati con la vicenda giudiziaria di Milano. Penso anzi che proprio tale vicenda giudiziaria debba suggerirci l'opportunità di una riflessione prudente e di un ripensamento del sistema. Le autoscuole sono chiamate ad espletare un servizio molto importante; si richiede che la loro qualificazione professionale sia la più alta possibile e che la loro attività non pregiudichi, non fosse altro che per la tutela di un diritto elementare alla libertà, la posizione dei privatisti, costituendo esse il tassello di un mosaico più complesso che - come ha detto giustamente il senatore Bernardi - si ponga il problema dell'educazione in tutti i suoi aspetti. In questo discorso si deve partire dall'istruzione scolastica, che deve in qualche modo concorrere a formare non soltanto l'abilità professionale alla guida, ma una vera e propria educazione stradale.

Il disegno di legge, così come è stato esitato dalla Commissione, comprende alcuni emendamenti che sono stati accolti. Questa mattina sono stati presentati altri emendamenti ed io vorrei pregare i presentatori di ritirarli, per consentire una discussione semplificata sul testo, sapendo che esso ha raggiunto il punto di equilibrio possibile e che come sempre l'ottimo

può non essere molto amico del bene e che bisogna anche sapersi accontentare.

Vorrei ricordare che per talune norme contenute in questo testo il Governo ha ripetutamente ricevuto delle sollecitazioni anche polemiche - il presidente Bernardi lo ha ricordato - nel senso che è stato invitato a muoversi con lo strumento ritenuto più spedito del decreto-legge. Vorrei ricordare che a queste polemiche il Ministro ha sempre risposto in termini di assoluto riguardo al Parlamento, sostenendo che era in corso di esame - come era in effetti - il testo del disegno di legge e che era opportuno attendere non i tempi lunghi, come si dice, del Parlamento, ma i tempi necessari.

Se in fondo il Senato potesse licenziare rapidamente questo testo sarebbe presumibile che a gennaio la Camera possa fare egualmente, nella speranza che quel ramo del Parlamento non trovi argomenti di ripensamento che facciano ripetere un po' la vicenda del marzo scorso, se non vado errato.

Vorrei terminare il mio brevissimo intervento ricordando che il testo ha recepito anche le giuste istanze degli handicappati in una visione molto equilibrata, molto garantita, nell'interesse generale di tutti, a partire dagli stessi handicappati.

Infine, vorrei rinnovare il mio ringraziamento al relatore, al presidente e ai membri della Commissione trasporti e a tutti gli intervenuti nel dibattito di questa mattina.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno saranno trattati in sede di esame degli articoli: l'ordine del giorno n. 1, presentato dal senatore Lotti, in sede di esame dell'articolo 4, l'ordine del giorno n. 2, presentato dal senatore D'Amelio e da altri senatori, in sede di esame dell'articolo 8, l'ordine del giorno n. 3, presentato dal senatore Marniga, in sede di esame dell'articolo 19.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 415, nel testo proposto dalla Commissione.

L'articolo 1 è il seguente:

Art. 1.

1. Le lettere *c)*, *d)*, *e)*, *f)* e *g)* del primo comma dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituite dalle seguenti:

«*c)* anni sedici per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che non trasportino altre persone oltre al conducente; macchine agricole che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dai commi dal primo al quinto dell'articolo 69 e che non superino la velocità di 40 chilometri all'ora, la cui guida sia consentita con patente per motoveicoli della categoria A, semprechè non trasportino altre persone oltre al conducente;

d) anni diciotto per guidare altri veicoli a motore diversi da quelli indicati nelle precedenti lettere *b)* e *c)*».

2. La lettera *b)* del terzo comma dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto

del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 394, è sostituita dalla seguente:

«b) anni sessanta per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone. Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a sessantacinque anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato di idoneità psico-fisica a seguito di visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti».

3. I commi 2, 5, 7 e 9 dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 394, sono abrogati.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Le lettere c), d), e g) del primo comma dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituite dalle seguenti:

«c) anni 16 per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che non trasportino altre persone oltre al conducente; macchine agricole che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dai commi dal primo al quinto dell'articolo 69 e che non superino la velocità di 40 chilometri all'ora, la cui guida sia consentita con patente per motoveicoli della categoria A, semprechè non trasportino altre persone oltre al conducente;

d) anni 18 per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che trasportino altre persone oltre al conducente; motoveicoli di cilindrata superiore a 125 centimetri cubi; autovetture e autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose; autoveicoli per uso speciale, con o senza rimorchio; macchine agricole diverse da quelle indicate alla lettera c); macchine operatrici;

g) anni 21 per guidare i veicoli di cui alla lettera f), quando il conducente non sia munito del certificato di abilitazione professionale; motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza o di noleggio con conducente; autobus, autocarri, autotreni, autosnodati, adibiti al trasporto di persone».

1.1

IL GOVERNO

Al comma 3, sostituire le parole: «i commi 2, 5, 7 e 9» con le altre: «il comma 7».

1.2

IL GOVERNO

Invito il rappresentante del Governo ad illustrarli.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Si illustrano da sè.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

PICANO, *relatore*. Il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2:

Art. 2.

1. I commi primo e secondo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti dai seguenti:

«Non si possono guidare autoveicoli o motoveicoli senza avere conseguito la patente di guida rilasciata dalla prefettura nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente.

Le patenti di guida conformi al modello comunitario sono distinte nelle seguenti categorie e consentono di guidare su strada i veicoli delle rispettive categorie:

A) motoveicoli di massa a vuoto sino a 400 kg. o di massa complessiva sino a 1300 kg;

B) motoveicoli, esclusi i motocicli; autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 tonnellate ed il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 tonnellate;

C) autoveicoli, esclusi quelli della categoria D, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero;

D) autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E) autoveicoli appartenenti alle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati in ciascuna delle precedenti categorie; autoarticolati e autosnodati destinati al trasporto di persone purchè il conducente sia

abilitato per autoveicoli della categoria D; altri autosnodati purchè il conducente sia abilitato per autoveicoli della categoria C».

2. La patente di guida di cui al primo comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, come modificato dal precedente comma, è resa conforme al modello comunitario allegato alla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 80/1263/CEE entro il dodicesimo mese successivo alla data di pubblicazione della presente legge.

3. Il comma quarto dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

«I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono ottenere la patente per motoveicoli ed autoveicoli delle categorie A, B e C speciali, anche se trainanti un rimorchio leggero. Le patenti speciali di categoria C possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche in relazione all'esito degli accertamenti di cui al terzo comma dell'articolo 81. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente e devono precisare, ove ricorra, quale protesi sia prescritta e/o quale tipo di adattamento sia richiesto sul veicolo. Essi non possono comunque guidare i veicoli in servizio da piazza o di noleggio con conducente per trasporto di persone o in servizio di linea, le autoambulanze, nonchè i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose ovvero al trasporto di più di otto persone oltre il conducente».

4. Il comma ottavo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

«Con decreto del Ministro dei trasporti sono stabilite le modalità per l'accertamento di tali requisiti e per l'individuazione dei motoveicoli, delle autovetture e degli autoveicoli di cui al comma precedente. Con decreto interministeriale dei Ministri dei trasporti e dell'interno sono altresì stabilite le norme necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida».

5. Il comma nono dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«I titolari di patente di categoria A, B, C, per guidare motocarrozzette o autovetture in servizio da piazza o di noleggio con conducente, i titolari di patente di categoria D e D-E per guidare autobus, autotreni ed autosnodati adibiti al trasporto di persona in servizio di linea o di noleggio con conducente o per il trasporto di scolari debbono conseguire un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio della motorizzazione civile. Tale certificato non può essere rilasciato ai mutilati o ai minorati fisici».

6. Il comma sedicesimo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del

Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è abrogato.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere il comma 5.

2.1

IL GOVERNO

Invito il rappresentante del Governo ad illustrarlo.

* MANNINO, *ministro dei trasporti*. Il Governo ha proposto questo emendamento perchè è contrario all'introduzione del comma 5 proposto dalla Commissione e cioè è contrario alla prescrizione del possesso del certificato di abilitazione professionale rilasciato ai titolari di patente A, B, C, D e D-E di età inferiore agli anni 21 che intendano guidare autocarri di peso complessivo pari a 75 quintali. Tale comma contrasta, come nel caso del comma 1 dell'articolo 1, con la direttiva n. 80.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

PICANO, *relatore*. Il parere del relatore è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 3:

Art. 3.

1. Nel testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo l'articolo 80-ter, inserito dall'articolo 142 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è inserito il seguente:

«Art. 80-*quater*. - (*Indicazione del gruppo sanguigno nelle patenti di guida*).
- 1. Le patenti di guida di cui all'articolo 80 conformi al modello comunitario debbono contenere l'indicazione completa del gruppo sanguigno di appartenenza del titolare.

2. Il titolare è tenuto a controllare, all'atto del ritiro della patente, sia nel caso di primo rilascio che in quelli di estensione o duplicato, l'esattezza dell'indicazione contenuta al riguardo nella patente stessa, chiedendone entro dieci giorni la rettifica, in caso di constatato errore, all'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione».

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, da emanare entro il sesto mese successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di attuazione di quanto disposto con il presente articolo.

3. La legge 12 dicembre 1962, n. 1702, è abrogata.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 4:

Art. 4.

1. L'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 81. - (*Requisiti fisici e psichici per la patente di guida*). - 1. Non può ottenere la patente di guida chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione anatomica o funzionale che impedisca di condurre con sicurezza veicoli a motore.

2. L'accertamento delle condizioni psico-fisiche, tranne per i casi stabiliti nel comma 4, è effettuato dall'ufficio medico legale dell'unità sanitaria locale territorialmente competente o da un ispettore medico dell'Ente delle ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo o da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della polizia di Stato o da un ispettore medico del Ministero del lavoro, tutti in attività di servizio.

3. L'accertamento di cui al comma 2 deve risultare da certificazione di data non anteriore a tre mesi dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame.

4. L'accertamento delle condizioni psico-fisiche e psico-tecniche è effettuato da commissioni mediche locali costituite in ogni provincia presso le unità sanitarie locali nei comuni di maggiore importanza nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozze ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo, a pieno carico, superiore a 3,5 tonnellate, autotreni, autoarticolati, autosnodati adibiti al trasporto di cose il cui peso complessivo, a pieno carico, non sia superiore a 20 tonnellate, macchine operatrici;

c) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;

d) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto o dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

5. Avverso il giudizio delle commissioni di cui al comma 4 è ammesso ricorso entro trenta giorni al Ministro dei trasporti, il quale decide avvalendosi del parere degli organi sanitari periferici dell'Ente delle ferrovie dello Stato, fintanto che non sarà diversamente disposto ai sensi del sesto comma dell'articolo 24 della legge 17 maggio 1985, n. 210.

6. Di tale parere il Ministro dei trasporti si avvale anche in sede di decisione del ricorso avverso la revoca della patente di guida disposta dal prefetto ai sensi del tredicesimo comma, numero 1), dell'articolo 91.

7. Per esprimersi sui ricorsi inoltrati dagli aspiranti di cui al comma 4, lettera a), il Ministro dei trasporti si avvale della collaborazione di medici appartenenti ai servizi territoriali della riabilitazione.

8. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, sono stabiliti:

a) i requisiti psico-fisici e psico-tecnici per conseguire e confermare le patenti di guida;

b) le modalità di rilascio ed i modelli dei certificati medici;

c) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche di cui al comma 4, delle quali dovrà far parte un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione, qualora vengano sottoposti a visita aspiranti conducenti di cui alla lettera a) del citato comma 4 nonché, sempre in questa ipotesi, un ingegnere appartenente al ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

9. Il decreto di cui al comma 8 è emanato previo parere, per gli aspetti relativi ai portatori di *handicap*, di un apposito comitato tecnico istituito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità. Il comitato ha anche il compito di fornire alle commissioni mediche locali informazioni sul continuo progresso tecnico-scientifico che ha riflessi sulla guida di veicoli a motore da parte dei portatori di *handicap*.

2. In attesa della adozione dei decreti di cui al comma 2 dell'articolo 16 della presente legge restano ferme le disposizioni attuative di cui all'ultimo comma dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 3 della legge 14 febbraio 1974, n. 62.

3. Il comitato tecnico di cui al comma 9 dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dal comma 1 del presente articolo, è istituito entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge. L'onere relativo al funzionamento del comitato, valutato in lire 10 milioni in ragione d'anno, fa carico allo stanziamento iscritto al capitolo 1554 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1987 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, capoverso 1, dopo le parole: «non può» inserire le seguenti: «essere ammesso all'esame per».

4.1

IL GOVERNO

Al comma 1, capoverso 8, lettera c) aggiungere, in fine, le parole: «con altresì l'intervento, ove richiesto dall'interessato, di un medico di sua fiducia».

4.2

IL RELATORE

Ricordo che a questo articolo è riferito l'ordine del giorno n. 1, presentato dal senatore Lotti.

Invito i presentatori ad illustrare gli emendamenti.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. L'emendamento 4.1 si illustra da sè.

PICANO, *relatore*. L'emendamento 4.2 si illustra da sè.

LOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, avevo preannunciato il ritiro dell'ordine del giorno n. 1 da me presentato in quanto in Commissione era stata raggiunta l'intesa su un emendamento che recepisce le indicazioni in esso contenute. Pertanto, in presenza dell'emendamento 4.2, confermo l'intenzione di ritirare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 5:

Art. 5.

1. Il terzo comma dell'articolo 82 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è abrogato.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 6:

Art. 6.

1. I commi primo e secondo dell'articolo 83 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«A chi ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti, è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida.

L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purchè al suo fianco si trovi, in funzione d'istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore, la quale deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.

Per gli aspiranti all'ottenimento della patente per la guida di motoveicoli non si applicano le norme di cui al comma precedente.

Le autovetture per le esercitazioni e gli esami di guida dei candidati privatisti debbono essere munite di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica P. Le caratteristiche di tali contrassegni e le modalità di applicazione saranno determinate con decreto del Ministro dei trasporti».

2. Nel comma quinto del medesimo articolo 83 le parole da: «per la stessa categoria», fino a: «comma nono» sono sostituite dalle parole: «ai sensi del comma secondo, è punito con la sanzione amministrativa da lire 400.000 a lire 800.000». Nel comma sesto del già citato articolo 83 le parole: «per la stessa categoria di veicoli» sono sostituite dalle seguenti: «ai sensi del comma secondo».

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, sostituire l'ultimo capoverso con il seguente:

«Gli autoveicoli per le esercitazioni e gli esami di guida debbono essere muniti di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica P. Tale contrassegno è sostituito per i veicoli delle autoscuole con la scritta scuola guida. Le caratteristiche di tale contrassegni e le modalità di applicazione saranno determinate con decreto del Ministro dei trasporti».

6.1

IL GOVERNO

Invito il rappresentante del Governo ad illustrarlo.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Si illustra da sè.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunziarsi sull'emendamento in esame.

PICANO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 7:

Art. 7.

1. L'articolo 84 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 84. - (Autoscuole). - 1. Le scuole per l'istruzione e la formazione dei conducenti e per l'educazione stradale sono denominate autoscuole.

2. Restano fermi gli attuali compiti delle province in materia di autorizzazione e di vigilanza amministrativa sulle autoscuole.

3. L'autorizzazione può essere rilasciata a persone fisiche o giuridiche o a società aventi o meno personalità giuridica. Il titolare dell'autorizzazione o, in caso di società o ente, il legale rappresentante deve avere la gestione diretta e personale dell'esercizio e dei beni patrimoniali dell'autoscuola, rispondendo del suo regolare funzionamento nei riguardi dell'amministrazione provinciale.

4. L'autorizzazione è rilasciata a chi abbia compiuto gli anni ventuno, risulti di buona condotta e sia in possesso di adeguata capacità finanziaria, di diploma di istituto medio di secondo grado e di abilitazione quale insegnante di teoria o istruttore di guida. Per le persone giuridiche i requisiti del presente comma, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere posseduta dalla persona giuridica, sono richiesti al legale rappresentante.

5. L'autorizzazione non può essere concessa ai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e a coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

6. L'autorizzazione può essere negata alle persone indicate nell'articolo 1 della citata legge.

7. L'autoscuola deve possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti idonei dal Ministero dei trasporti sulla base di apposita qualifica professionale conseguita ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 845. Qualora più autoscuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro d'istruzione automobilistica, riconosciuto dall'amministrazione provinciale secondo norme fissate con decreto del Ministro dei trasporti, le dotazioni complessive, in personale ed attrezzature, possono essere adeguatamente ridotte.

8. L'autorizzazione è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando:

- a) l'attività dell'autoscuola non si svolga regolarmente;
- b) il titolare non provveda alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non siano più ritenuti idonei dall'amministrazione provinciale;
- c) il titolare non ottemperi alle disposizioni date dall'amministrazione provinciale ai fini del regolare funzionamento dell'autoscuola.

9. L'autorizzazione è revocata quando:

- a) siano venuti meno la capacità finanziaria e i requisiti morali del titolare;
- b) venga meno l'attrezzatura tecnica dell'autoscuola;
- c) siano stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio.

10. Con riferimento ai commi 2 e 7 del presente articolo il regolamento conterrà i requisiti di idoneità degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole per conducenti; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per l'accertamento della idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori; i programmi di esame per il conseguimento della patente di guida.

11. Chiunque gestisce un'autoscuola senza autorizzazione è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire 1.500.000 a lire 2.500.000. Nella sanzione amministrativa da lire 500.000 a lire 1.000.000 incorre chi, non occasionalmente, insegna teoria o istruisce alla guida senza essere a ciò abilitato ed autorizzato».

2. I compiti delle province in materia di autorizzazione e di vigilanza amministrativa sulle autoscuole sono svolti sulla base di appositi regolamenti redatti nel rispetto dei principi fissati dalla presente legge e dei criteri generali stabiliti dal Ministro dei trasporti per la vigilanza tecnica sull'insegnamento e per la limitazione numerica delle autoscuole in relazione alla popolazione, all'indice della motorizzazione e all'estensione del territorio.

3. Per un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge i titolari di scuola guida, riconosciuti idonei come istruttori dal Ministero dei trasporti da almeno cinque anni, possono accedere all'esame di insegnante se in possesso di un titolo di studio di livello immediatamente inferiore a quello prescritto.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 8:

Art. 8.

1. L'articolo 85 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 85. - (*Esame di idoneità*). - 1. Per ottenere la patente di guida occorre sostenere due prove d'esame consistenti in:

a) per la patente di guida per motoveicoli ed autoveicoli delle categorie A e B:

1) prova di teoria concernente:

1-a) conoscenza ragionata delle norme di circolazione e della segnaletica stradale;

1-b) nozioni sulle cause più frequenti di incidenti stradali, sulle cautele da osservare, sulla responsabilità civile e penale e sulle garanzie assicurative;

1-c) nozioni di pronto soccorso finalizzate all'assistenza alle vittime di incidenti stradali, nonché agli effetti derivanti dall'uso di bevande alcoliche, di farmaci, di psicofarmaci, di sostanze stupefacenti e da particolari condizioni fisiche e psichiche;

1-d) nozioni fondamentali sugli elementi del veicolo essenziali per la sicurezza stradale e per la protezione degli occupanti;

2) prova pratica di guida, cui si può essere ammessi dopo il superamento della prova di teoria, concernente abilità alla guida, padronanza del veicolo e corretto comportamento in circolazione;

b) per la patente di guida per autoveicoli delle categorie C, D ed E, oltre a quanto previsto alla lettera a):

1) conoscenza ragionata delle specifiche norme concernenti la circolazione dei veicoli per i quali viene richiesta la abilitazione alla guida;

2) conoscenza del funzionamento e della manutenzione sia degli elementi del veicolo essenziali per la sicurezza stradale e per la protezione degli occupanti, che di tutti gli altri dispositivi e parti che hanno un interesse particolare per la sicurezza.

2. Gli esami, compresi quelli relativi alla revisione della patente di guida, sono effettuati da dipendenti appartenenti al ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

3. Gli esami per il conseguimento delle patenti A e B non limitate a veicoli espressamente adattati, sono effettuati anche da dipendenti di altri ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione all'uopo abilitati, secondo le disposizioni vigenti.

4. Gli esami sono effettuati secondo direttive e modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti sulla base delle direttive CEE e con il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio.

5. L'esame di coloro che hanno frequentato un'autoscuola può svolgersi presso la stessa se dotata di locali riconosciuti dalla competente amministrazione provinciale idonei allo scopo o presso centri di istruzione da questa formati e legalmente costituiti.

6. Le prove d'esame sono pubbliche.

7. Le prove d'esame non possono essere sostenute prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida; la prova pratica di guida non può essere sostenuta prima che risulti che il titolare sia in possesso dei requisiti morali indicati nell'articolo 82, comma primo.

8. Tra una prova d'esame sostenuta con esito sfavorevole ed una successiva prova deve trascorrere almeno un mese.

9. Gli esami possono essere sostenuti entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, per una volta soltanto, una delle due prove d'esame».

2. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge i risultati conseguiti durante lo svolgimento della prova di esame di cui all'articolo 85 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, dovranno essere riportati su un'apposita scheda predisposta dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione indicante le modalità in cui si sostanzia la prova stessa.

3. Al fine di poter guidare motoveicoli della categoria A negli Stati membri della CEE ovvero di poter ivi eventualmente ottenere la successiva

conversione della patente italiana in patente valida per la guida di motoveicoli della categoria A, i titolari di patente nazionale valida per la guida di motoveicoli della categoria A, conseguita prima della data di entrata in vigore della presente legge, che siano residenti in Italia e che ne facciano richiesta ad un ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, possono ottenere, dopo aver superato un esame di abilità alla guida di motocicli, secondo i criteri e le modalità stabiliti dal Ministero dei trasporti, un certificato di idoneità.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, capoverso 1, lettera a), n. 2), dopo le parole: «prova pratica di guida» inserire le seguenti: «da svolgersi con auto munita di doppio comando».

8.1 D'AMELIO, PULLI, SALERNO, TAGLIAMONTE, COVELLO

Al comma 1, capoverso 2, dopo le parole: «della Direzione generale della motorizzazione civile e del trasporto in concessione» aggiungere, in fine, le seguenti: «all'uopo abilitati, integrati da un rappresentante delle scuole guida, con voto consultivo, iscritto in un albo da istituirsi in ogni provincia a cura delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale. Per la patente di guida per autoveicoli delle categorie D ed E, almeno uno dei componenti la Commissione deve appartenere al ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione».

8.2 D'AMELIO, PULLI, SALERNO, TAGLIAMONTE, COVELLO

Al comma 1, dopo il capoverso 3, inserire il seguente:

«3-bis. Gli esami per la patente di guida dei veicoli a motore della categoria C, compresi quelli per la revisione, possono essere effettuati anche dal personale di ruolo di cui al terzo comma dell'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625 già abilitato alla data di entrata in vigore della presente legge a seguito di apposito corso di qualificazione professionale. Detto personale, per conservare le attribuzioni previste dall'abilitazione posseduta, dovrà frequentare appositi corsi di aggiornamento con esame-colloquio finale.»

8.3 MARNIGA

Ricordo che a questo articolo è riferito l'ordine del giorno n. 2, presentato dal senatore D'Amelio e da altri senatori.

Invito i presentatori ad illustrare gli emendamenti.

D'AMELIO. Signor Presidente, l'emendamento 8.1 riflette l'ordine del giorno n. 2; esso è estremamente semplice e tende ad inserire per la prova pratica di guida il meccanismo del doppio comando.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Inviterei il senatore D'Amelio a ritirare gli emendamenti 8.1 e 8.2, anche in presenza del suo ordine del giorno che accetto.

D'AMELIO. Signor Presidente, se il Ministro insiste perchè gli emendamenti siano ritirati, accedo a tale richiesta, mantenendo solo l'ordine del giorno.

MARNIGA. Signor Presidente, con l'emendamento 8.3 voglio far rilevare che l'attuale formulazione del secondo e del terzo capoverso dell'articolo 8 non recepisce completamente il riconoscimento di quella professionalità che si è voluta introdurre nel pubblico impiego indipendentemente dal titolo di studio. Infatti, con la legge n. 312 del 12 luglio 1980 è stato superato l'ordinamento per carriere ed è stato invece introdotto l'inquadramento per qualifiche funzionali.

Tale principio è stato ulteriormente confermato dall'articolo 17 della legge 29 marzo 1983, n. 93. L'articolo 21 della legge n. 312 del 1980 stabilisce testualmente che l'organizzazione del lavoro dei pubblici dipendenti sarà ispirata al principio della partecipazione della responsabilità, valorizzando l'apporto individuale e la qualificazione professionale degli addetti, la responsabilizzazione ad ogni livello, la mobilità e il perfezionamento del personale al fine di assicurare un continuo adeguamento ai valori di democrazia, funzionalità, buon andamento e imparzialità. L'organizzazione del lavoro deve essere finalizzata, nel suo dinamico adeguamento, alla realtà operativa dell'amministrazione, agli obiettivi di efficienza, economicità, efficacia e redditività dell'azione tecnico-amministrativa.

L'emendamento che propongo trova anche una sua giustificazione, perchè tende da un lato a difendere un diritto acquisito e dall'altro, nel contempo, a creare le condizioni per mettere a frutto l'esperienza del personale attualmente abilitato, che esercita tale professione in alcuni casi anche da più di venti anni.

Attualmente, come è noto, gli esami per il conseguimento della patente di guida vengono effettuati dagli ingegneri, cioè da personale laureato, ma anche da personale di altre carriere (che ora sono dette «qualifiche funzionali»). Tale ultimo personale ha competenza limitata alle categorie A, B e C e alle revisioni delle patenti ai sensi dell'articolo 89 del codice della strada. La prima legge che ha previsto la possibilità di dette abilitazioni è la legge 16 febbraio 1987, n. 14, e successivamente tale possibilità è stata ulteriormente confermata con l'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, e con l'articolo 17 della legge 1º dicembre 1986, n. 870. È necessario quindi - e concludo - evitare discriminazioni tra il personale inquadrato nella stessa qualifica funzionale, evitando anche di mortificare personale che svolge da anni mansioni per le quali è stato abilitato in base alle disposizioni di legge.

È chiaro inoltre dall'emendamento, ed è un risultato abbastanza significativo, che qui si vuole introdurre un concetto di sanatoria riguardante esclusivamente i dipendenti attualmente in servizio.

È proprio in base a queste considerazioni che chiedo al Governo un parere favorevole ed ai colleghi senatori un voto favorevole su tale emendamento.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'emendamento in esame.

PICANO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Il Governo si rimette all'Assemblea.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Intervengo molto rapidamente, signor Presidente, per annunciare che i senatori comunisti voteranno a favore di questo emendamento, in quanto si tratta di una norma chiaramente rivolta al personale attualmente in servizio e quindi risolve il problema di un personale che è destinato ad esaurirsi nel corso dei prossimi anni.

Noi auspichiamo che tutto venga riportato ad una normativa molto più certa e che quindi gli esami per il conseguimento delle patenti C e D siano riservati agli ingegneri, con una raccomandazione che vorremmo rivolgere al signor Ministro. Nella IX legislatura abbiamo prodotto una piccola riforma della motorizzazione civile e ne abbiamo adeguato, non in modo sufficiente ancora, gli organici. Si tratta adesso, signor Ministro, di riprendere l'esame della riforma complessiva della motorizzazione civile e in quel contesto risolvere anche i problemi del migliore livello dei suoi funzionari per espletare le mansioni citate.

BERNARDI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, a nome del Gruppo della Democrazia cristiana dichiaro che voterò a favore dell'emendamento in esame, per le ragioni già esposte dal senatore Lotti e dagli altri colleghi che sono intervenuti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 8.3, presentato dal senatore Marniga.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno n. 2, presentato dal senatore D'Amelio e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 8 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi:

Art. 9.

1. I commi primo e secondo dell'articolo 86 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del

Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«Per guidare macchine agricole, escluse quelle con conducente a terra, nonché macchine operatrici, escluse quelle a vapore, che circolano su strada, occorre avere ottenuto una delle patenti di cui al secondo comma dell'articolo 80 e precisamente:

a) della categoria A, per la guida delle macchine agricole indicate dall'articolo 79, primo comma, lettera c);

b) della categoria B, per la guida delle macchine agricole nonché delle macchine operatrici.

Con decreto del Ministro dei trasporti sono stabiliti i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al primo comma che, eventualmente adattati, possono essere guidati da mutilati e minorati fisici con patenti A e B speciali, previste dal quarto comma dell'articolo 80».

È approvato.

Art. 10.

1. I commi primo e terzo dell'articolo 87 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono abrogati.

2. I commi secondo e quarto del medesimo articolo 87 sono rispettivamente sostituiti dai seguenti:

«Le patenti di guida valevoli per le categorie C e D sono valide, rispettivamente, anche per la guida dei veicoli della categoria B e per quella dei veicoli delle categorie B e C»;

«La patente di guida per veicoli delle categorie A, B e C speciali, rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli aventi le caratteristiche in essa indicate e risultanti dalla carta di circolazione».

3. Le patenti di guida, valevoli per la categoria B o superiore, conseguite anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, sono valide anche per la guida dei motoveicoli della categoria A.

È approvato.

Art. 11.

1. Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A e B speciali rilasciata a mutilati e minorati fisici e quella per autoveicoli delle categorie C e D sono valide per cinque anni.

Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, può stabilire termini di validità più ridotti per determinate categorie di patenti anche in relazione

all'uso cui sono destinati i veicoli condotti, all'età dei conducenti o ai loro requisiti psico-fisici, psico-tecnici ed attitudinali, determinando altresì in quali casi debba addivenirsi alla sostituzione della patente».

È approvato.

Art. 12.

1. Dopo l'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è inserito il seguente articolo:

«Art. 88-bis. - (*Patenti speciali*). - 1. Ogni qualvolta negli articoli del presente testo unico, ed in quelli del relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, si fa riferimento alla patente della categoria F, questa va intesa, secondo i casi, come patente delle categorie A, B o C speciali, per la guida dei veicoli adattati in relazione alla particolare mutilazione o menomazione posseduta dal suo titolare.

2. Ogni qualvolta negli articoli del presente testo unico, ed in quelli del relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, si fa riferimento alla patente A o B rilasciata a mutilati o minorati fisici, questa va intesa, secondo i casi, come patente delle categorie A, B o C speciali, senza adattamento del veicolo».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 88-bis del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dal comma 1 del presente articolo, si applicano anche alla fattispecie prevista nella legge 9 aprile 1986, n. 97.

È approvato.

Art. 13.

1. Il comma tredicesimo dell'articolo 91 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo modificato dall'articolo 2 della legge 9 luglio 1967, n. 572, è sostituito dal seguente:

«La patente è revocata dal prefetto:

1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma primo;

3) quando il titolare, sottoposto ad esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo;

4) quando il titolare abbia ottenuto la sostituzione della propria patente con altra rilasciata da uno Stato estero».

È approvato.

Art. 14.

1. L'articolo 98 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 98. - (*Circolazione con patenti di guida rilasciate da Stati esteri*). -

1. I conducenti muniti di patente di guida o di permesso internazionale rilasciati da uno Stato estero possono guidare in Italia autoveicoli e motoveicoli delle stesse categorie per le quali è valida la loro patente o il loro permesso, purchè non siano residenti in Italia da oltre un anno.

2. Qualora la patente o il permesso internazionale rilasciati dallo Stato estero non siano conformi ai modelli stabiliti in convenzioni internazionali cui l'Italia abbia aderito, essi debbono essere accompagnati da una traduzione ufficiale in lingua italiana o da un documento equipollente. Resta salvo quanto stabilito in particolari convenzioni internazionali.

3. I conducenti muniti di patente o di permesso internazionale rilasciati da uno Stato estero nel quale, per la guida di determinati veicoli, è prescritto altresì il possesso di un certificato di abilitazione professionale o di altri titoli abilitativi, oltre che della patente o del permesso rilasciati dallo Stato stesso, devono essere muniti, per la guida dei suddetti veicoli, dei necessari titoli abilitativi di cui sopra, concessi dall'autorità competente dello Stato ove è stata rilasciata la patente.

4. Il divieto alla guida in Italia con patente estera può essere stabilito nelle ipotesi e con i criteri di cui al terzo e sesto comma dell'articolo 91; qualora il conducente si trovi ancora in Italia, i documenti vengono ritirati e conservati fino alla scadenza del periodo di sospensione o finchè il conducente non lasci il territorio nazionale, se tale partenza ha luogo prima della scadenza del periodo di sospensione.

5. Analoga interdizione alla guida è disposta, nelle ipotesi e con i criteri di cui al settimo comma dell'articolo 91, in base a sentenza dell'autorità giudiziaria.

6. I relativi provvedimenti di sospensione sono segnalati dall'autorità competente allo Stato che ha rilasciato la patente ed annotati, ove possibile, sul documento di guida.

7. Chiunque viola le disposizioni del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire ventimila a lire cinquantamila».

È approvato.

Art. 15.

1. Dopo l'articolo 98 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente articolo:

«Art. 98-bis. - (*Conversione di patenti di guida rilasciate da Stati esteri*). -

1. I titolari di patente in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro della Comunità economica europea, che abbiano acquisito la residenza anagrafica in Italia, possono ottenere, a richiesta e dietro consegna della patente, la patente per la guida di autoveicoli e motoveicoli delle stesse categorie per le quali è valida la loro patente senza sostenere l'esame di

idoneità di cui all'articolo 85. La patente sostituita è restituita, da parte dell'autorità italiana che ha rilasciato la nuova patente, all'autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata. Le stesse disposizioni si applicano per il certificato di abilitazione professionale, senza peraltro provvedere al ritiro dell'eventuale documento abilitativo a sè stante.

2. Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano, a condizione di reciprocità, anche ai titolari di patenti di guida rilasciate da paesi terzi, fatto salvo quanto stabilito in accordi internazionali.

3. Il rilascio di patente in sostituzione di una patente di altro Stato avviene previo controllo del possesso da parte del richiedente dei requisiti psico-fisici, con i criteri della conferma di validità, e morali stabiliti rispettivamente dagli articoli 81 e 82.

4. L'accertamento dei requisiti psico-fisici non è richiesto qualora si dimostri che il rilascio della patente da sostituire, emessa da uno Stato membro della CEE, è stato subordinato al possesso di requisiti psico-fisici equivalenti a quelli previsti dalla normativa vigente. In questa ipotesi alla nuova patente non può essere accordata una validità che vada oltre il termine stabilito per la patente da sostituire.

5. Nel caso in cui è richiesta la sostituzione, ai sensi dei precedenti commi, di patente rilasciata da uno Stato estero, già in sostituzione di una precedente patente italiana, è rilasciata una nuova patente di categoria non superiore a quella originaria, per ottenere la quale il titolare sostiene l'esame di idoneità.

6. A coloro che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, guidano con patente o altro prescritto documento abilitativo, rilasciati da uno Stato estero, non più in corso di validità, si applicano le sanzioni previste per chi guida senza essere munito della patente di guida o del certificato di abilitazione professionale.

7. A coloro che, avendo acquisito la residenza in Italia da non oltre un anno, guidano con patente o altro necessario documento abilitativo, rilasciati da uno Stato estero, scaduti di validità, ovvero a coloro che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, guidano con i documenti di cui sopra in corso di validità, si applicano le sanzioni previste per chi guida con patente italiana scaduta di validità.

8. Nei casi di cui ai commi 6 e 7, i documenti sono ritirati immediatamente da chi accerta l'infrazione e sono inviati alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, la quale provvede a restituirli allo Stato che li ha rilasciati, ovvero, se ancora in corso di validità, sono trasmessi all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, presso cui l'interessato dichiara di voler richiedere la conversione in documento abilitativo italiano».

È approvato.

Art. 16.

1. Dopo l'articolo 99 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è inserito il seguente articolo:

«Art. 99-bis. - (*Adeguamento della normativa sulle patenti di guida alle norme internazionali*). - 1. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, può disporre, ai sensi del punto 6 dell'allegato I alla

prima direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 80/1263/CEE, l'eliminazione della foto dalla patente, nonché l'adozione di un modello di patente idoneo a consentire l'annotazione e l'elaborazione dei dati in esso inseriti.

2. In caso di eliminazione della foto la patente deve essere accompagnata, durante la guida, da un valido documento di identità personale».

2. Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad adeguare alle norme contenute nella presente legge e nelle direttive comunitarie e agli accordi internazionali in materia, con propri decreti, gli articoli da 470 a 507 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, di concerto con il Ministro della sanità per quelli da 470 a 485. In tali decreti si avrà particolare riguardo alle esigenze di facilitare la mobilità dei portatori di *handicap*, tenendo conto in particolare che l'efficienza alla guida deve essere valutata con l'uso di eventuali apparecchi di protesi, ausili ed adattamenti tecnici del veicolo e che fra le minorazioni debbono essere comprese anche quelle somatiche. In sede di predisposizione dei decreti si dovrà altresì tener conto degli elementi forniti dal comitato tecnico di cui al comma 9 dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 della presente legge.

3. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti emana, ai sensi del comma 2, il decreto relativo all'attuazione degli allegati secondo e terzo della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 80/1263/CEE.

4. Il secondo comma dell'articolo 471 del regolamento di cui al comma 2 è abrogato.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire il comma 3 con il seguente:

«3. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti emana i decreti relativi all'attuazione dell'allegato II e, di concerto con il Ministro della sanità, dell'allegato III alla prima direttiva del Consiglio delle Comunità Europee del 4 dicembre 1980, n. 80/1263/CEE».

16.1

IL GOVERNO

Invito il rappresentante del Governo ad illustrarlo.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, l'emendamento si illustra da sè.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

PICANO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 16.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 16 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 17:

Art. 17.

1. L'articolo 132 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 132. - (*Guida in stato di ebbrezza*). 1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche o di sostanze stupefacenti.

2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire duecentomila a lire cinquecentomila. Accertata l'infrazione viene immediatamente ritirata la patente al trasgressore ed inviata senza indugio, unitamente ad una copia del processo verbale, al prefetto che l'ha rilasciata. Il prefetto, entro 48 ore dal ricevimento, può disporre la sospensione della patente fino a 3 mesi ovvero provvede alla restituzione al trasgressore, salvi ulteriori accertamenti in base ai quali disporre successivamente la sospensione stessa. In caso di più violazioni nel corso di un anno la sospensione è disposta, con la medesima procedura, fino a 6 mesi.

3. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.

4. In caso di incidente o quando si abbia motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli ufficiali, funzionari ed agenti di cui all'articolo 137 hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri della sanità e dell'interno.

5. Qualora dall'accertamento risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolimetrico superiore ai limiti che verranno stabiliti con apposito decreto del Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dei trasporti, l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.

6. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui al comma quarto, il conducente è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda da lire duecentomila a lire cinquecentomila. Se il fatto è commesso in caso di incidente stradale, le dette pene si applicano congiuntamente.

7. In caso di incidente o quando si ha ragionevole motivo di ritenere che

il conducente del veicolo si trovi in uno stato di ebbrezza derivante dall'uso di sostanze stupefacenti e psicotrope, gli ufficiali, funzionari e agenti di cui al citato articolo 137, salvo l'obbligo di cui all'articolo 96, quarto comma, della legge 22 dicembre 1975, n. 685, possono provvedere all'immediato accompagnamento del conducente presso uno dei centri di cui all'articolo 90 della stessa legge al fine di fare eseguire gli accertamenti del caso. Il referto sanitario positivo deve essere tempestivamente rimesso al pretore per gli eventuali provvedimenti di competenza».

2. All'onere derivante dall'applicazione del quarto comma dell'articolo 132 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dal presente articolo, onere valutato in lire 500 milioni in ragione d'anno, si provvede a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 2632 dello stato di previsione del Ministero dell'interno per l'anno 1987 e ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. Il prefetto, sulla base della certificazione rilasciata dai centri di cui all'articolo 90 della legge 22 dicembre 1975, n. 685, ove venga accertato lo stato di ebbrezza derivante dall'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, ordina che il guidatore sia sottoposto a visita medica ai sensi dell'articolo 89 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e può disporre in via cautelare la sospensione della patente di guida fino all'esito dell'esame di revisione.

5. All'articolo 91, terzo comma, del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo le parole: «La patente» sono inserite le seguenti: «oltre che nei casi previsti dall'articolo 132»; la lettera *h*) è soppressa.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, ai capoversi 2 e 6, sostituire le parole: «un mese» con le altre: «sei mesi»,

17.1

IL GOVERNO

Al comma 1, capoverso 4, dopo le parole: «di concerto con i Ministri», aggiungere le parole: «dei lavori pubblici».

17.2

IL GOVERNO

Invito il rappresentante del Governo ad illustrarli.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Il Governo ritiene di insistere nella sanzione dei sei mesi. Per quanto riguarda l'emendamento 17.2, si illustra da sè.

CORLEONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sull'articolo in esame vorrei fare un'osservazione e poi chiedere l'applicazione dell'articolo 101 del Regolamento per una proposta di stralcio del punto 7, comma 1 dell'articolo 17. Ho delle perplessità su come complessivamente è stato affrontato l'argomento della guida in stato di ebbrezza, perchè a mio parere è negativo che si rimandi ad un decreto del Ministro sia la definizione dello strumento per la rilevazione del tasso alcolico, sia il limite, che deve essere determinato, del tasso alcolimetrico. A me sembra che tale rinvio non sia positivo; comunque questo riguarda una valutazione complessiva del provvedimento che intendo fare in fase di dichiarazione di voto.

Voglio invece avanzare questa proposta di stralcio a norma dell'articolo 101 del Regolamento riguardo al punto 7, cioè in relazione all'equiparazione che viene fatta tra le sostanze stupefacenti e le bevande alcoliche. Infatti, a me sembra che su questo si sarebbe dovuto chiedere un parere alla Commissione sanità, perchè lo stato di ebbrezza deriva certamente dall'uso di bevande alcoliche, ma non mi pare che sia scientificamente e praticamente sostenibile che qualunque sostanza stupefacente produca l'effetto di stato di ebbrezza. Io non so chi è che abbia concepito tale idea e che sia convinto di quanto è qui scritto, ma non è così!

Ed allora, ritengo che già al comma 1 si possa individuare un errore, però credo che il punto 7 aggravi la situazione in quanto conferma il convincimento che vi possa essere uno stato di ebbrezza derivante dall'uso generico di sostanze stupefacenti e psicotrope, senza invece entrare nella definizione della sostanza stupefacente o psicotropa che può fornire questo stato di ebbrezza. Inoltre si prevede una serie di misure, come l'accompagnamento immediato in uno dei centri contemplati dalla legge n. 685; ma questo può accadere in alcune ore del giorno in cui questi centri non sono funzionanti, provocando in tal modo una limitazione della libertà del cittadino, cosa che mi pare non sia stata chiaramente valutata. Ritengo necessario che si faccia una valutazione di ordine medico-scientifico di ciò che può derivare dalle norme contenute in questo provvedimento. Non voglio entrare nei dettagli in maniera esasperata, ma certamente può accadere che vengano fatti accertamenti su persone che hanno fatto uso di sostanze stupefacenti quindici giorni prima e i cui effetti si ritrovano nel momento degli accertamenti; da ciò scaturisce che il risultato delle analisi può essere falsato. Con questi provvedimenti quindi ci troveremmo a creare delle limitazioni della libertà del cittadino e ritengo che essi possano portare anche a delle conseguenze pericolose, a mio parere. Per questa ragione, tra l'altro, è nostra intenzione, signor Ministro, presentare un progetto di revisione della legge n. 685. Secondo me sul provvedimento al nostro esame bisogna fare ancora alcune considerazioni. Infatti è un errore equiparare il problema dello stato di ebbrezza dovuto ad abuso di sostanze alcoliche a quello dovuto all'uso di sostanze stupefacenti. Certo, è legittimo e doveroso prevedere degli accertamenti in caso di ebbrezza, ed è un male che non sia stato previsto fino ad oggi. Però, dei limiti sono contenuti in questo provvedimento, come ad esempio l'emanazione di un decreto ministeriale, dato che le norme vengono stabilite in forma così generica. Comunque, non ritengo chiara questa equiparazione dello stato di ebbrezza con le sostanze stupefacenti e psicotrope, perchè la ritengo molto generica. Infatti, inviando il conducente al centro specializzato per gli accertamenti del caso (centri

previsti dalla legge n. 685) rischiamo di colpire persone che, pur facendo uso di sostanze stupefacenti e psicotrope, non sono in stato di ebbrezza. Ciò limita fortemente la libertà del cittadino, perciò ritengo questo provvedimento anche pericoloso sotto questo aspetto. È per questa ragione che presento la proposta di stralcio del punto 7 dell'articolo 17, comma 1.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. In ragione delle argomentazioni presentate qui dal senatore Corleone chiedo, se possibile, di accantonare la discussione e la votazione dell'articolo 17, in modo da permettere alcuni accertamenti. Il Senato potrebbe nel frattempo discutere sugli altri articoli.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, in accoglimento della richiesta del Governo, dispongo l'accantonamento dell'articolo 17 e dei relativi emendamenti.

Passiamo all'esame dell'articolo 18:

Art. 18.

1. Dopo l'articolo 19 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è inserito il seguente articolo:

«Art. 19-bis. - (*Adeguamento della segnalazione stradale alle norme internazionali*). - 1. In attesa delle disposizioni che al riguardo saranno emanate in sede di riforma del codice della strada, il Ministro dei lavori pubblici ed il Ministro dei trasporti, ciascuno nell'ambito delle materie attribuite dal codice stesso, sono autorizzati ad adeguare con propri decreti gli articoli da 25 a 159 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, alle norme contenute nelle direttive comunitarie ed agli accordi internazionali in materia, fissando altresì i criteri dell'uniforme pianificazione cui debbono attenersi gli enti cui spetta l'apposizione della segnaletica stradale».

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con il seguente emendamento.

Dopo l'articolo 18, inserire il seguente:

Art. 18-bis

«1. Entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge, il Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'industria -

sentiti i rappresentanti di categoria dei costruttori, degli importatori e dei distributori di veicoli a motore e motocicli circolanti su strada - prefisserà aspetti ed argomenti che non dovranno essere evidenziati nelle relative forme di pubblicità al fine di garantire una migliore educazione della sicurezza stradale.

2. La violazione delle norme contenute nel decreto interministeriale sarà punita con la sanzione amministrativa da L. 5.000.000 a L. 20.000.000.»

18.0.1.

IL GOVERNO

Invito il rappresentante del Governo ad illustrarlo.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei pregare il sottosegretario Costa, al quale si deve la presentazione dell'emendamento, di ritirarlo. La preoccupazione può essere giusta e motivata, ma non mi pare il caso di introdurre una regolamentazione dell'attività di pubblicità in modo particolarmente restrittivo in questa circostanza.

COSTA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 19:

Art. 19.

1. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge i veicoli, esclusi i velocipedi, i ciclomotori e i motocicli devono essere dotati di un segnalamento mobile plurifunzionale di aiuto che indichi le ragioni della fermata, conforme alle caratteristiche che saranno determinate con decreto del Ministro dei trasporti, da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i conducenti dei veicoli, esclusi i velocipedi, i ciclomotori e i motocicli sono tenuti ad esporre il segnalamento in quei casi di fermata dovuta a situazioni di difficoltà e di emergenza indicati nel decreto del Ministro dei trasporti di cui al comma precedente.

3. Chiunque violi le disposizioni del presente articolo è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo.

19.1

IL GOVERNO

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Gli autoveicoli possono essere dotati di un segnalamento mobile plurifunzionale di soccorso che indichi le ragioni della fermata conforme

alle caratteristiche determinate da un decreto del Ministro dei trasporti, che deve essere emanato entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. I conducenti degli autoveicoli possono esporre il segnalamento in quei casi di fermata dovute a situazioni di difficoltà e di emergenza indicate nel decreto del Ministro dei trasporti di cui al comma precedente.»

19.2

VISCA, MARIOTTI, MARNIGA

Ricordo che a questo articolo è riferito l'ordine del giorno n. 3, presentato dal senatore Marniga.

Invito i presentatori ad illustrare gli emendamenti.

VISCA. Il dispositivo presentato nell'emendamento 19.2 rientra nei criteri della sicurezza che il disegno di legge prevede di integrare nella patente europea. Riteniamo che tale dispositivo dia la possibilità di determinare un segnalamento immediato in caso di estrema urgenza e di necessità nel momento in cui si verifica il bisogno di soccorso.

Pertanto, si tratta di un elemento assolutamente migliorativo, e tecnologicamente avanzato, che il cittadino può utilizzare nel suo interesse e nell'interesse della collettività. Per queste ragioni riteniamo indispensabile e assolutamente necessario l'inserimento di questo emendamento con il recepimento di tale dispositivo.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. L'emendamento presentato dal Governo si illustra da solo e il Governo mantiene la proposta di soppressione.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

PICANO, *relatore*. Il relatore è contrario all'emendamento 19.1 e favorevole all'emendamento 19.2, perchè la norma diventa praticamente facoltativa, quindi non ci sono impedimenti alla libera circolazione nella Comunità europea. Può dunque costituire una linea per migliorare il segnalamento per chi si trova in difficoltà sulla strada.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Il parere del Governo sull'emendamento 19.2 è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 19.1, presentato dal Governo.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 19.2.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. I senatori comunisti si asterranno dalla votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 19.2, interamente sostitutivo dell'articolo 19, presentato dal senatore Visca e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'ordine del giorno n. 3, presentato dal senatore Marniga.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 20:

Art. 20.

1. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 23 aprile 1974, n. 105, immatricolati a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori.

2. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti del 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le cinture di sicurezza di cui ai commi 1 e 2 devono essere del tipo approvato, recare il marchio di omologazione ai sensi del relativo decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 29 marzo 1983, n. 86, e avere le configurazioni indicate nei punti 3.1.1. e 3.1.2. dell'allegato I al decreto medesimo.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 21:

Art. 21.

1. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati prima del 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 30 giugno 1989.

2. Le cinture di sicurezza di cui al comma 1 possono essere, a scelta dell'utente, del tipo a tre punti, munite o meno di riavvolgitore, oppure del tipo subaddominale. Le cinture stesse devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. Le disposizioni relative all'obbligo dell'equipaggiamento con cinture di sicurezza non si applicano ai veicoli non predisposti sin dall'origine con i punti di attacco specifici.

4. Sono esenti dall'obbligo dell'adozione delle cinture di sicurezza le automobili di interesse collezionistico iscritte negli appositi registri.

Su questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, sostituire le parole: «entro il 30 giugno 1989» con le altre: «entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

21.1

IL GOVERNO

Lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 21 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 22:

Art. 22.

1. I veicoli a motore della categoria M 1 di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1990, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza di tutti i posti a sedere previsti, in conformità con la direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 576 del 20 luglio 1981.

2. Le cinture di cui al comma 1 devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del citato decreto del Ministro dei trasporti del 28 dicembre 1982.

Su quest'articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Al comma 1, sostituire le parole: «a partire dal 1° gennaio 1990» con le altre: «dopo due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

22.1.

IL GOVERNO

Invito il relatore a pronunciarsi sull'emendamento in esame.

PICANO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 22.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 22 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 23:

Art. 23.

1. Dal 1° gennaio 1989 i bambini minori di quattro anni, occupanti sia i sedili anteriori che posteriori dei veicoli delle categorie M 1 e N 1 di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, devono essere trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti.

2. Dal 1° luglio 1989 i bambini dai quattro ai dieci anni possono occupare i posti anteriori dei veicoli delle categorie M 1 e N 1, soltanto se trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti.

3. A far data dal 1° luglio 1989, il conducente ed i passeggeri occupanti i posti anteriori dei veicoli della categoria M 1 hanno l'obbligo di indossare la cintura di sicurezza.

4. A far data dal 1° gennaio 1990 i passeggeri occupanti i posti posteriori dei veicoli della categoria M1 hanno l'obbligo di indossare la cintura di sicurezza.

5. Le caratteristiche della cintura di sicurezza e dei sistemi di tenuta, le modalità di omologazione, gli accertamenti della conformità della produzione ed i controlli dovranno essere in armonia con i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

6. Qualora le caratteristiche e le modalità di cui al comma 4 siano oggetto di direttive del Consiglio e della Commissione delle Comunità europee recepite in Italia, queste ultime vengono applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

7. Il conducente del veicolo è responsabile delle violazioni alle disposizioni contenute nella presente legge, relative all'equipaggiamento con cinture di sicurezza e con sistemi di ritenuta ed alla loro utilizzazione, per ciascuna delle quali violazioni è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.

8. Il Ministro della sanità, di concerto con il Ministro dei trasporti ed il Ministro dell'interno, stabilisce, con propri decreti, i casi di esonero dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza e di utilizzare sistemi di ritenuta.

Su quest'articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, sostituire le parole: «dal 1° gennaio 1989» con le altre: «decorso un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge».

23.1

IL GOVERNO

Al comma 2, sostituire la parola: «dal 1° luglio 1989» con le altre: «decorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

23.2

IL GOVERNO

Al comma 3, sostituire le parole: «a far data dal 1° luglio 1989» con le altre: «decorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge».

23.3

IL GOVERNO

Al comma 4, sostituire le parole: «a far data dal 1° gennaio 1990» con le altre: «dopo due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

23.4

IL GOVERNO

Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

PICANO, *relatore*. Esprimo parere favorevole su tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 23.1, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 23.2, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 23.3, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 23.4, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 23 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi:

Art. 24.

1. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza sul territorio nazionale cinture di sicurezza per veicoli a motore e sistemi di ritenuta per bambini di tipo non approvato a norma della presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000.

2. Le cinture di sicurezza e i sistemi di ritenuta per bambini, di tipo non approvato, posti in commercio ovvero utilizzati, sono soggetti al sequestro e alla relativa confisca ai sensi degli articoli 13 e 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e delle norme del capo II del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571. L'autorità amministrativa competente per territorio è il prefetto.

È approvato.

Art. 25.

1. Ai fini previsti dall'articolo 132, comma 4, del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 17 della presente legge, il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e della sanità, stabilisce, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le procedure per la rilevazione, da parte degli organi competenti, degli incidenti stradali dovuti all'uso di sostanze alcoliche.

È approvato.

Art. 26

1. La lettera *e*) del comma 1 dell'articolo 25 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1987, n. 37, è sostituita dalla seguente:

«*e*) quadricicli a motore: veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi i 550 chilogrammi, capaci di sviluppare su strada piana una velocità massima fino a 80 chilometri all'ora, con esclusione della sovralimentazione per i motori a benzina sia a due che a quattro tempi, e motore con massimo due cilindri dotato di cilindrata totale non superiore a 300 centimetri cubi per motori a benzina a due tempi od a 450 centimetri cubi per motori a benzina a quattro tempi, e non superiore a 800 centimetri cubi per motori diesel. Deve inoltre essere assicurato che nel veicolo il vano di carico sia separato dal vano cabina attraverso una paratia facente parte della struttura e pertanto inamovibile senza pregiudizio della resistenza strutturale della scocca e idonea a tutelare la sicurezza dei due occupanti la cabina. Il vano di carico, se chiuso, deve essere sprovvisto di finestre laterali e con una capienza non inferiore a 1,6 metri cubi e, se a cielo aperto, con una superficie utile di carico non inferiore a 1,6 metri quadrati. Detti veicoli, qualora superino anche uno dei limiti stabiliti per le caratteristiche sopra indicate, sono considerati autoveicoli».

È approvato.

Art. 27.

1. È demandato al Ministro dei trasporti definire con proprio decreto, da emanarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, le misure tecniche necessarie a garantire che il limite di velocità massima di cui all'articolo 25 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 26 della presente legge, sia

verificato e rispettato in ogni condizione, per cui i quadricicli devono essere costruiti ed equipaggiati in modo da impedire modifiche tecniche che possano comportare una variazione della velocità massima consentita. Nel medesimo decreto saranno definite le misure tecniche necessarie a garantire la destinazione dei quadricicli al solo trasporto merci secondo le norme di cui all'articolo 25 del predetto testo unico.

È approvato.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Richiedo una sospensione di 5 minuti, per ulteriori consultazioni in merito alla proposta di stralcio riferita al punto 7 del comma 1 dell'articolo 17, precedentemente accantonato.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 11,15, è ripresa alle ore 11,20*).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 17 e dei relativi emendamenti, precedentemente accantonati.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, le osservazioni che sono state avanzate dal senatore Corleone sull'articolo 17, che hanno trovato una pronta disponibilità del Governo, tuttavia devono essere superate anche per il riferimento al testo dell'articolo 132 del codice stradale, che usa questa stessa formulazione. In presenza di dubbi è meglio attenersi a ciò che è già consolidato e provato; quindi il Governo insiste sul testo qual è stato formulato dell'articolo 17.

PRESIDENTE. Di fronte a questa dichiarazione del Ministro, senatore Corleone, mantiene la proposta di stralcio?

CORLEONE. Signor Presidente, devo dire che rimango convinto che su questo punto occorrerà riflettere per trovare una formulazione più esatta sia nel dibattito che si svolgerà sulla riforma della legge n. 685 del 1975, sia forse in sede di revisione del codice della strada.

Pertanto ritiro la mia proposta di stralcio del punto 7 del comma 1 dell'articolo 17, pur confermando la mia contrarietà alla formulazione dell'articolo in esame.

PRESIDENTE. Senatore Corleone, lei ritira la proposta di stralcio, ma, vista la notevole comprensione riscontrata sul problema da lei sollevato, se ne tratterà in altra occasione.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

PICANO, *relatore*. Signor Presidente, il relatore è contrario all'emendamento 17.1. La Commissione ha analizzato attentamente la normativa vigente negli altri paesi della Comunità economica europea. Ci siamo resi conto che in molti paesi la pena prevista è inferiore a sei mesi e quindi per analogia abbiamo previsto una minor pena.

PRESIDENTE. Avete anche constatato che la normativa vigente negli altri paesi d'Europa peraltro arriva anche ad una pena di 15 anni?

PICANO, *relatore*. Però esiste anche una raccomandazione della Commissione giustizia del Senato, secondo cui sarebbe opportuno arrivare addirittura ad una depenalizzazione di tale reato. La Commissione ha ritenuto quindi di imboccare la strada intermedia. Il parere è favorevole per l'emendamento 17.2.

PRESIDENTE. Il Governo mantiene l'emendamento 17.1?

MANNINO, *ministro dei trasporti*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 17.1, presentato dal Governo.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.2, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 17 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo all'esame della proposta di coordinamento presentata dal senatore Marniga:

All'articolo 8, comma 1, capoverso 3), dopo le parole: «il conseguimento» sono inserite le altre: «e la revisione».

1.

MARNIGA

Invito il presentatore ad illustrarla.

MARNIGA. Signor Presidente, si tratta di una proposta di coordinamento. Essendo stato approvato l'emendamento da me proposto con il quale si parla solamente delle patenti di categoria C, per coordinare il testo del provvedimento con esso è necessario inserire le parole: «e la revisione» anche al terzo capoverso del comma 1 dell'articolo 8.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sulla proposta di coordinamento in esame.

PICANO, *relatore*. Il relatore è favorevole.

MANNINO, *ministro dei trasporti*. A nome del Governo esprimo invece la contrarietà sulla proposta di coordinamento del senatore Marniga.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, si tratta in effetti di una modifica del testo in esame e quindi di un emendamento. Esprimo il parere contrario dei senatori comunisti - e mi dispiace per il senatore Marniga - ritenendo che, per quanto concerne le revisioni, sia necessario prevedere, per la sua oggettiva diversità, che l'esame per le patenti di categoria C venga fatto dall'ingegnere.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di coordinamento presentata dal senatore Marniga.

Non è approvata.

Passiamo alla votazione finale.

D'AMELIO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'AMELIO. Signor Presidente, innanzitutto, a nome del Gruppo della Democrazia cristiana, esprimo un ringraziamento sentito al presidente della Commissione Bernardi e al relatore, senatore Picano, non meno che ai Gruppi che, sia pure faticosamente, sono riusciti a portare in Aula questo disegno di legge. Faticosamente lo si conduce in porto e speriamo che la Camera riesca ad avere la stessa sensibilità manifestata dai Gruppi parlamentari del Senato.

È un argomento di grande importanza, anche se, come ha detto il collega Lotti, scarsa attenzione viene destinata questa mattina al disegno di legge che soprattutto tende a garantire il massimo di sicurezza nella circolazione.

Il provvedimento ci sembra positivo per quanto ha già detto il senatore Bernardi, soprattutto perchè introduce esami più severi, anche se ci siamo visti costretti a ritirare alcuni emendamenti che io e altri colleghi avevamo presentato e che marciavano proprio in questa direzione. Infatti, se vogliamo garantire che gli esami siano severi e vogliamo fugare gli inconvenienti che sono stati denunciati, come nel caso dei fatti avvenuti a Milano in queste ultime settimane, rilevanti anche sul piano penale, credo che occorra avere il coraggio di rivedere la composizione delle commissioni. Tuttavia abbiamo ritirato i nostri emendamenti per non intralciare ulteriormente il corso già tanto tormentato del provvedimento.

Un'ultima annotazione: credo non sfugga a nessuno come le profonde modificazioni intervenute nella società negli ultimi anni abbiano fortemente inciso sulle abitudini degli italiani, accelerando notevolmente anche l'evoluzione psico-fisica della gioventù. Di fatto i giovani di oggi hanno maggiore dimestichezza con i mezzi di trasporto, sono più pronti a

comprendere i meccanismi tecnologici e persino a dominarli. Ma attenzione a non forzare oltre il dovuto la natura. Si dice *natura non facit saltus*: una cosa è la constatazione dell'accelerazione della crescita psico-fisica dei nostri ragazzi, altra cosa è la maturità, il conseguimento di essa, che è frutto principalmente dell'esperienza e quindi degli anni necessari. Attenzione dunque a non fare passi falsi, scegliendo scorciatoie pericolose: penso, per esempio, alla proposta di permettere ai ragazzi di 16 anni di conseguire la patente di guida, una proposta che non condivido. Anzi, sono pronto a presentare una proposta - mi auguro di trovare anche il consenso del Parlamento - per l'elevazione dell'età minima per il conseguimento della patente di guida dei ciclomotori, affinché non si consenta ai ragazzi di 14 anni di poter liberamente circolare scorrazzando e purtroppo andando incontro alla morte.

Quindi, massima attenzione alla sicurezza stradale e massima attenzione soprattutto alla preparazione. In questo senso appare positiva la proposta avanzata questa mattina dal presidente Bernardi che spero trovi subito accoglimento in un disegno di legge, quale l'introduzione dello studio del traffico nelle scuole. Tuttavia, la conoscenza dei meccanismi e delle tecniche o della segnaletica, o anche la conoscenza e la cultura intorno alla guida, da sole non sono garanzia se non sono accompagnate anche dalla crescita della maturità che si raggiunge - ripeto - con gli anni.

Allora, proprio la grande rilevanza assunta dalla motorizzazione civile in questi ultimi decenni deve impegnare tutti, principalmente Governo e Parlamento, ad essere solleciti nell'assecondare lo sviluppo, ma anche pensosi e responsabili nel garantire il massimo di sicurezza nella circolazione.

Con questi intendimenti il Gruppo della Democrazia cristiana, nel rinnovare il ringraziamento al Governo, al relatore e ai membri della Commissione che hanno sopportato il peso di questa fatica, assicura il suo voto favorevole.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Signor Presidente, più che una vera e propria dichiarazione di voto voglio esprimere un annuncio di voto favorevole per le motivazioni espresse in sede di discussione generale e di interventi sugli emendamenti.

ULIANICH. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ULIANICH. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, il provvedimento legislativo all'ordine del giorno recepisce la direttiva comunitaria n. 1263 del 1980 relativa all'istituzione di una patente di guida valida nella Comunità economica europea e la direttiva n. 576 del 1981 concernente il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla cintura di sicurezza.

Il testo proposto dalla Commissione lavori pubblici è il frutto, ancora una volta, di una proficua collaborazione da parte di tutti i Gruppi

parlamentari che ha permesso ulteriori miglioramenti. Certamente va notato come un fatto del genere si sia registrato anche nella scorsa legislatura e tuttavia non si è potuto evitare che l'Italia fosse dichiarata – e non per la prima volta – inadempiente dalla Corte di giustizia dell'Aja.

Si tratta di piccoli passi verso l'integrazione europea in attesa che vi siano prese di posizione più incisive; è necessario tuttavia che si ottemperi tempestivamente alle direttive della Comunità economica europea.

Non voglio sottolineare i punti più rilevanti del provvedimento al nostro esame. Mi preme in particolare attirare l'attenzione sull'introduzione delle nuove norme in materia di permessi di guida per soggetti portatori di *handicap* che rappresenta un passo avanti verso l'inserimento sociale e la mobilità di questa categoria. Approfitto anzi dell'occasione per attirare l'attenzione non solo del Governo, ma anche delle regioni – pur se questa è una sede impropria – e degli enti locali perchè vengano finalmente eliminate le barriere architettoniche. Soprattutto nel Meridione d'Italia le barriere architettoniche, che pure dovrebbero essere abolite, rappresentano ancora un ostacolo estremamente grave all'inserimento degli handicappati nella nostra società.

Vi è un altro punto che mi preme rilevare: la repressione della guida in stato di ebrezza provocato da alcool e stupefacenti. A tale riguardo faccio mie in parte le osservazioni proposte dal senatore Corleone perchè vi sia una definizione univoca di taluni concetti che richiedono precisione proprio in ordine all'attuazione delle gravi misure previste. Un altro aspetto che desidero puntualizzare è l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori nonchè le adeguate misure concernenti il trasporto di bambini sulle autovetture. Si è parlato di esami più severi e su ciò siamo perfettamente d'accordo. Si è accennato alla necessità di reprimere gli abusi ed anche questo è un elemento che va tenuto presente in ordine ad una denuncia pervenuta dall'Unione nazionale autoscuole (i fatti di Milano ci possono illuminare al riguardo, anche se non abbiamo voluto intervenire con emendamenti), affinchè vengano disposte ispezioni tese ad impedire gli abusi che talora disgraziatamente si possono verificare.

Ma ci sono alcuni elementi che vorrei brevemente richiamare all'attenzione, signor Presidente – e sui quali avrei potuto intervenire in sede di discussione – che concernono l'educazione alla disciplina della strada. Non so a quale competenza ministeriale portare avanti un discorso più profondo circa la formazione alla disciplina stradale. Occorrerebbe iniziare sistematicamente nelle scuole dell'obbligo. Ma bisognerebbe sollecitare una educazione permanente anche dei pedoni. Non si capisce, ad esempio, perchè le regole della circolazione debbano valere soltanto per gli automobilisti e non anche per i pedoni. Vi sono pedoni che attraversano la strada anche quando il semaforo segna «alt». Mi pare necessario riprendere il discorso della prevenzione degli incidenti attraverso una illuminata opera di prevenzione.

Su altri aspetti ci si potrebbe, in questa occasione, soffermare. Ora concludo annunciando che il Gruppo della Sinistra indipendente voterà a favore del provvedimento in esame. (*Applausi del senatore Nebbia*).

MARIOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI. Signor Presidente, giunge finalmente a conclusione, almeno in questo ramo del Parlamento, il provvedimento relativo alla patente di guida, alla prevenzione e alla sicurezza stradale.

Si dà così attuazione ad una direttiva comunitaria del 1980 e si va verso una regolamentazione della materia che, pur ammettendo ancora particolari normative per gli Stati membri, rende più omogeneo il contesto europeo.

Le norme contenute nel provvedimento sono relative a vari aspetti della guida e della circolazione, aspetti ampiamente illustrati dal relatore e dagli interventi svoltisi anche quest'oggi in Aula. Si viene incontro ad esigenze più volte espresse e relative ad una situazione profondamente diversa dal passato. In un mondo in trasformazione, con evoluzioni costanti in tutti i campi, non è più possibile rimanere inerti relativamente ad un settore anch'esso sottoposto a grandi modificazioni.

Viene in particolare data una risposta, non ancora esauriente in modo completo, ma di sicuro miglioramento rispetto al passato, circa la maggiore possibilità di movimento dei cittadini portatori di *handicap*. È questo un indubbio motivo di soddisfazione. Si risponde infatti a richieste avanzate dalle categorie interessate e si compie un significativo passo in avanti per garantire una maggiore eguaglianza tra i cittadini.

Non siamo, come ho già rilevato, ancora al livello di completa soddisfazione. Si tratta di intervenire in campi ulteriori; anche se non è questa la sede, qualcuno ha giustamente ricordato la questione delle barriere architettoniche. Ebbene, è necessario che il Parlamento affronti radicalmente la materia anche in altri ambiti. Il mio Gruppo ha peraltro espresso perplessità su alcuni punti, quali la formulazione dell'articolo 17. È questa una materia di notevole complessità sulla quale sarà necessario tornare in sede di revisione delle norme del codice della strada, tenuto conto anche del dibattito e del confronto in corso nella società.

Per le ragioni che ho esposto dichiaro il voto favorevole del nostro Gruppo al provvedimento. (*Applausi del senatore Corleone*).

VISIBELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* VISIBELLI. Signor Presidente, noi non ci aggiungeremo al coro dei «Va tutto bene, madama la marchesa», perchè a nostro avviso in questo campo si arriva in tremendo ritardo ad attuare la direttiva 1263 della CEE, che è del 1980, in materia di patente comunitaria che dovrebbe essere il primo passo verso la patente europea. Tale direttiva aveva posto dei limiti temporali: la prima applicazione avrebbe dovuto scattare il 1° gennaio 1983, mentre il tutto avrebbe dovuto esaurirsi, come adempimenti, il 1° gennaio 1986. Le varie crisi di Governo, le non eccessive diligenze dimostrate ci hanno portato addirittura a far sì che la Corte di giustizia della Comunità europea abbia emesso una sentenza di condanna nei confronti della Repubblica italiana appunto per il mancato recepimento della direttiva innanzi citata.

Allo stesso modo, dobbiamo dire che non è che si faccia una grandissima cosa durante l'odierna seduta nel licenziare il provvedimento che, con molta franchezza e lealtà, dobbiamo riconoscere essere soltanto un «pannicello caldo», perchè ciò che realmente serve in Italia è un nuovo *corpus iuris* per quel che può riguardare la strada e la circolazione degli autoveicoli, cioè un

nuovo codice della strada. È questo un tema sul quale indubbiamente, nonostante le tante dichiarazioni di buona volontà, vediamo che da lustri non si sono fatti passi in avanti, nonostante che in occasione di convegni e in varie dichiarazioni si sia preso atto della obsolescenza del codice della strada attualmente esistente.

Inoltre - e questa vuole essere una raccomandazione per il Ministro - ritenevamo che sulla base e alla luce dei recenti fatti accaduti a Milano circa l'irregolarità negli esami per il conseguimento della patente, irregolarità che hanno visto coinvolti numerosi esaminatori dell'ufficio provinciale della motorizzazione di Milano, ci sarebbe stato un impegno più dichiarato e più marcato nel riconsiderare se sia ancora opportuno il mantenimento dell'esaminatore unico, la cui eliminazione viene da tempo chiesta dall'UNASCA, cioè l'Unione nazionale autoscuole studi consulenza automobilistica. In effetti, un organo collegiale potrebbe dare ulteriori garanzie che non un organo monocratico competente ad esaminare gli aspiranti al conseguimento della patente di guida. Non abbiamo ritenuto di presentare un ordine del giorno in materia, però riteniamo che una dichiarazione del Ministro, il quale pure ha accennato poc'anzi qualcosa in merito, in tema di emissione del decreto previsto al comma 4 dell'articolo 8 possa prevedere la trasformazione dell'organo monocratico competente dell'esame ad organo collegiale.

Comunque, ripeto, non faremo nostra la logica del: «Va tutto bene, madama la marchesa», ma nemmeno lo logica bartaliana del: «L'è tutto sbagliato, l'è tutto da rifare». Ecco perchè preferiamo scegliere gli elementi positivi che, comunque sia, vi sono in questo lavoro svolto con molta buona volontà e con afflato corale da parte di tutti i componenti della Commissione, elementi positivi che indubbiamente esistono nell'odierno provvedimento quali, specialmente nel settore dei portatori di *handicap*, le sostanziali innovazioni tese ad eliminare il disagio di un simbolo psicologicamente negativo per una maggiore integrazione dei disabili, come pure - fatto molto apprezzabile proprio per il reinserimento dei minorati - la possibilità di guidare autoveicoli di categoria C di particolari tipi e con particolari caratteristiche, nonchè di rimorchi leggeri.

Dirò pure, ad esempio, che è apprezzabile la previsione, tra l'altro a carattere europeo ma di adeguamento, dell'indicazione del gruppo sanguigno sul documento di guida, che ognuno di noi deve portare con sè allorchè si trova alla guida dell'autoveicolo; ciò può permettere in casi particolari un immediato intervento per salvare la vita.

Pure molto apprezzabili sono le norme previste all'articolo 17 per quanto riguarda i casi di guida in stato di ebbrezza, dove addirittura è previsto anche un inasprimento delle sanzioni pecunarie. Considero apprezzabili inoltre anche le norme contenute negli articoli dal 19 al 23 relative alla introduzione delle cinture di sicurezza anche per i sedili posteriori, comprese le autovetture non di nuova immatricolazione.

Questi elementi positivi, che riteniamo prevalenti sulla contestazione di quelle sfasature innanzi indicate, porteranno il Gruppo del Movimento sociale italiano ad esprimere voto favorevole.

VISCA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

* VISCA. Signor Presidente, il Partito socialista nel ringraziare tutti i Gruppi che hanno collaborato seriamente e alacrememente per il raggiungimento dell'obiettivo di questa legge, vuole rivolgere un ringraziamento particolare al presidente Spano che nella precedente legislatura aveva portato avanti tale provvedimento. Soprattutto desidero ringraziare il presidente Bernardi con il quale in tempi brevi e veloci siamo riusciti in questa X legislatura ad addivenire ad una soluzione che riteniamo congrua e veloce.

Le occasioni offerte dalla discussione dei provvedimenti settoriali ed urgenti, spesso conseguenti all'emanazione di direttive europee, hanno evidenziato da una parte la pressochè unanime volontà delle forze politiche di privilegiare le soluzioni di problemi legati alla sicurezza stradale e di contribuire ad adeguare una normativa in parte obsoleta, dall'altra le difficoltà dell'Esecutivo di trovare le condizioni per la semplificazione ed il superamento dei problemi indubbiamente complessi inerenti questa materia.

È chiaro tuttavia che la riforma del codice della strada resta un obiettivo valido da perseguire, e verso di esso dovrà rivolgersi l'impegno del Governo e delle forze parlamentari. Tutto ciò vuole essere un'ulteriore esortazione e scaturisce dalla constatazione che ancora una volta i ritardi accumulati in tale direzione hanno comportato, oltre il rischio per il nostro paese di essere deferito alla giustizia della Corte dell'Aja per inadempienze della ratifica dell'importante direttiva, anche l'urgenza di approvare un provvedimento indispensabile per gli operatori italiani all'estero che nel contempo affronta alcuni problemi connessi con la sicurezza sociale.

Infatti il disegno di legge n. 415, che viene sottoposto all'esame del Parlamento, reca norme sulla patente europea. Di conseguenza scaturisce, nel complesso generale, la scelta metodologica operata dal Governo di recepire immediatamente la direttiva europea, di accogliere tutte quelle proposte esistenti in sede parlamentare aventi attinenza con il rilascio delle patenti, di inserire alcune norme in materia di sicurezza la cui introduzione nell'ordinamento italiano mi pare improcrastinabile.

Noi riteniamo, come Gruppo socialista, che alcuni elementi inseriti nell'ambito di questo provvedimento di legge abbiano apportato anche miglioramenti per quanto concerne la sicurezza nel suo complesso. Per queste ragioni, riteniamo di dover esprimere il nostro voto favorevole al provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge n. 415 nel suo complesso.

È approvato.

Restano pertanto assorbiti i disegni di legge nn. 310 e 312.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 11,50*).

Allegato alla seduta n. 58**Disegni di legge, assegnazione**

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

- in sede referente:

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

«Disposizioni in materia di parcheggi e programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate» (656), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

alla 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

CASCIA ed altri. - Istituzione del Parco nazionale del Pollino» (485), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 7ª, della 8ª, della 9ª e della 10ª Commissione.