

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

76° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 NOVEMBRE 1999

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2935-B) *Interventi nel settore dei trasporti*, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

* PRESIDENTE	Pag. 2, 4, 5 e <i>passim</i>	CASTELLI (<i>Lega Forza Padania per l'ind. del Nord</i>)	Pag. 6, 8
* ANGELINI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	14	* GERMANÒ (<i>Forza Italia</i>)	4, 5
* BALDINI (<i>Forza Italia</i>)	8	* SARTO (<i>Verdi-l'Ulivo</i>)	11
BORNACIN (<i>AN</i>)	5	* TERRACINI (<i>Forza Italia</i>)	10
BOSI (<i>CCD</i>)	10	VEDOVADO (<i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i>) 2, 13, <i>relatore alla Commissione</i>	2, 13
CARPINELLI (<i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i>)	12	* VERALDI (<i>PPI</i>)	5

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2935-B) *Interventi nel settore dei trasporti*, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge «Interventi nel settore dei trasporti», approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che la Conferenza dei capigruppo ci ha concesso la deroga per esaminare in sede deliberante il provvedimento nonostante ancora non sia conclusa la sessione di bilancio perché esso contiene, oltre a misure sicuramente importanti, una norma sulla quale vi è una fortissima sensibilità della pubblica opinione, tendente a rendere obbligatorio il casco per tutti coloro che utilizzano i ciclomotori o comunque veicoli a due ruote.

Sul testo sono già stati espressi i pareri favorevoli della 1^a e della 5^a Commissione. Dopo l'intervento del relatore, senatore Vedovato, proporrei alla Commissione di procedere alla approvazione del testo senza ulteriori modifiche; altrimenti si dovrà rinviare il provvedimento alla Camera dei deputati. Se invece decidiamo di procedere seguendo un *iter* più lungo, per consentire l'eventuale presentazione di emendamenti, dovrei sottoporre alla Commissione la proposta di convocare la seduta la settimana prossima.

Prego il senatore Vedovato di riferire alla Commissione sulle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Il provvedimento che giunge al nostro esame in terza lettura, come i colleghi sanno, è frutto di un lungo lavoro parlamentare. L'originario disegno di legge venne presentato dal Governo alla fine del 1997 e licenziato dalla nostra Commissione, anche allora in sede deliberante, il 10 dicembre 1998.

La Camera dei deputati lo ha fatto oggetto di approfondito esame che ha comportato modificazioni ed è giunta ad approvarlo lo scorso 29 settembre.

Il provvedimento, come i colleghi avranno capito, comprende una serie di norme importanti in tutti i settori del trasporto, molto attese dagli operatori che riguardano sia aspetti normativi in senso stretto sia stanziamenti significativi che possono essere calcolati, tenendo conto degli impegni di spesa, in una cifra che supera i 6 mila miliardi.

L'esame dell'articolato consente di dare una valutazione precisa sulla portata del provvedimento. In termini riassuntivi, vorrei richiamare le norme sulla semplificazione delle procedure per la realizzazione delle ferrovie urbane; la semplificazione delle norme sulla realizzazione di parcheggi; l'aumento al 60 per cento del contributo statale per le stesse ferrovie; il rifinanziamento della legge n. 211 del 1992 sui trasporti rapidi di massa; l'allineamento delle aliquote contributive e i provvedimenti in materia di IVA per le aziende di trasporto pubblico locale; i finanziamenti per l'escavazione dei porti; le nuove norme che modificano il codice della strada.

Si tratta di un complesso di norme assai significativo che punta a risolvere una serie di problemi molto importanti. Mi permetterete di richiamare brevemente alcune disposizioni che ritengo particolarmente significative: innanzitutto, il gruppo di norme che riguarda il trasporto pubblico locale. Ad esempio, all'articolo 8 vi sono disposizioni di natura tributaria che alleggeriscono notevolmente i costi per le aziende di trasporto pubblico locale e, quindi, consentono anche di mantenere il livello delle tariffe. Inoltre, si concorre alla copertura di disavanzi non ripianati per le aziende di trasporto pubblico ferroviario in concessione e gestione commissariale.

Una norma assai significativa di cui abbiamo discusso in prima lettura riguarda l'allineamento delle aliquote contributive per le aziende di trasporto. È una disposizione che ha un onere piuttosto consistente che supera i 1000 miliardi e che va nella direzione di mantenere i costi del trasporto pubblico locale in termini accettabili.

Sono previsti interventi a favore del trasporto pubblico locale anche nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano, che in particolare riguardano la sostituzione di autobus in esercizio da oltre 15 anni. Quindi vanno anche nella direzione di aumentare la sicurezza.

Vi sono poi norme significative in altre materie che riguardano, per esempio, interventi per l'escavazione dei porti marittimi nazionali. Ricordo che questo tema era stato più volte sollevato nella nostra Commissione. Vi sono disposizioni che riguardano le violazioni della disciplina della navigazione interna, la navigazione ad uso privato o in conto proprio nelle acque marittime.

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono state approvate norme che modificano il codice della strada. Sapete che da tempo è in discussione un provvedimento che riguarda una rivisitazione complessiva del codice della strada; provvedimento, peraltro, assai complesso. Si è ritenuto di anticipare nel presente disegno di legge una serie di norme particolarmente importanti mai giunte ad un livello di elaborazione accettabile. Tra le altre, vi è la norma che ormai tutti conosciamo, contenuta nell'articolo 33 del provvedimento al nostro esame, che modifica l'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che ancora noi chiamiamo nuovo codice della strada anche se ormai è in vigore dal 1992. Questa norma sostanzialmente estende l'obbligo di indossare il casco a

tutti gli utenti dei mezzi a due ruote, abolendo la distinzione prima esistente; è di grande rilievo perché da un lato va nella direzione di aumentare la sicurezza, e dall'altro consente una semplificazione dei controlli, aspetto pure questo di grande importanza.

Si può ormai dire che l'utilità di queste norme è ampiamente riconosciuta. Devo anzi dare atto con piacere ai colleghi del Polo, e in particolare ai Capigruppo Maceratini, D'Onofrio e La Loggia, di aver voluto accettare una deroga al principio generale di non consentire scorciatoie parlamentari. Essi hanno infatti riconosciuto che questa sede deliberante è giustificata dall'urgenza e dall'importanza del provvedimento.

Si registra una larga convergenza di opinioni sia da parte dell'opinione pubblica, sia nell'ambito delle istituzioni. Abbiamo avuto anche l'appoggio espresso del Capo dello Stato, presidente Ciampi, che in questi giorni ci ha sollecitato una rapida approvazione del provvedimento al nostro esame.

Non possiamo nasconderci, naturalmente, che le norme non risolvono di per sé i problemi, ma possono essere comunque degli strumenti utili per andare nella direzione giusta. È necessario, infatti, accentuare l'attività di prevenzione e di sensibilizzazione a favore dell'uso del casco come importante mezzo di tutela della salute e della sicurezza, al tempo stesso garantendo che vengano effettuati gli opportuni controlli e che soprattutto questi ultimi si svolgano secondo continuità e costanza in modo da ottenere un effetto non repressivo, bensì dissuasivo rispetto a comportamenti che siano in violazione delle norme vigenti. In questo senso dovremmo rivolgere un caldo invito al Governo perché ricorra a tutti gli strumenti a sua disposizione per mettere in atto questa campagna di sensibilizzazione e per rendere effettivi i controlli, anche al fine di un coordinamento con i sindaci che già stanno facendo molto in questo campo. Come tutti sappiamo, l'uso dei ciclomotori si registra prevalentemente nelle aree urbane, dove quindi si deve concentrare l'attività di controllo.

Credo che i colleghi abbiano già avuto modo di esaminare approfonditamente le norme contenute in questo disegno di legge che abbiamo approvato in prima lettura. Ritengo che tutti abbiano apprezzato i contenuti assai significativi delle disposizioni al nostro esame. Mi permetto solo di sottolineare – come ha già fatto il Presidente – che qualsiasi modifica si dovesse decidere di introdurre in questo testo significherebbe far tornare il provvedimento alla Camera dei deputati con tempi di approvazione che in questo momento non sarebbero prevedibili. L'urgenza che è alla base del provvedimento verrebbe vanificata se dovessimo non corrispondere all'impegno che abbiamo assunto, anche nei confronti dell'opinione pubblica, di affrontare e risolvere rapidamente la questione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GERMANÀ. Signor Presidente, non mi sento di escludere l'eventuale presentazione di alcuni emendamenti soprattutto in riferimento all'uso obbligatorio del casco. Da parte mia, avevo infatti proposto che nei mesi

estivi e nelle zone meridionali fosse possibile l'uso di caschi leggeri, e anche molto costosi, così da risolvere il problema relativo alle differenti esigenze. Mi chiedo fra l'altro come si possa sensibilizzare l'opinione pubblica sull'uso del casco quando siamo di fronte a un provvedimento composto da 42 articoli. Forse abbiamo bisogno di qualche momento di pausa per consultarci con i nostri Capigruppo.

PRESIDENTE. Lei all'epoca non faceva parte della nostra Commissione, ma le ricordo che la «culla» di questo provvedimento è proprio il Senato. Tutti gli argomenti non inerenti al casco li abbiamo pertanto già approfonditi.

GERMANÀ. Non capisco la ragione di una sede deliberante relativamente a tutti gli articoli del disegno di legge. Ritengo in ogni caso sia meglio non procedere nella seduta odierna alla definitiva approvazione.

PRESIDENTE. Possiamo comunque procedere con la discussione generale e fissare un termine per questa sera per la presentazione di ordini del giorno ed eventuali emendamenti.

VERALDI. Vorrei rivolgere un appello al senatore Germanà. Questo disegno di legge, infatti, è stato già esaminato da noi in maniera approfondita, proprio in questa Commissione. Penso inoltre che i cambiamenti introdotti alla Camera siano migliorativi. D'altronde questa nostra Commissione tante volte ha concluso l'esame dei disegni di legge in maniera buona e altre volte meno buona. Ma ora siamo di fronte a un fatto nuovo e occorre dare un segnale forte all'opinione pubblica: dobbiamo rispondere all'appello che proviene dalla gente.

Il disegno di legge allora si può emendare e anche aggiustare, ma l'esigenza prioritaria è quella di dare – ripeto – un segnale forte. In questo senso chiedo al collega Germanà di rivedere la sua posizione e di escludere l'eventualità della presentazione di emendamenti. Esprimo intanto il voto favorevole al disegno di legge nel testo pervenuto dalla Camera.

BORNACIN. Riconfermo quanto deciso dal nostro Capogruppo: la volontà cioè di proseguire i lavori in sede deliberante e nel più breve tempo possibile su questo disegno di legge, soprattutto per quanto concerne la modifica introdotta dalla Camera all'articolo 33 relativo all'obbligatorietà del casco, che rappresenta un fatto di civiltà necessario alla tutela di coloro che adoperano mezzi motociclistici.

Da parte mia credo di presentare un ordine del giorno, ma soprattutto dovremmo fare in modo che le polizie municipali costringessero gli utenti dei motocicli a rispettare il codice stradale oltre che a indossare il casco. Quel codice è in vigore da tempo, ma chiunque vada in giro per Roma si renderà conto che coloro che viaggiano su ciclomotori dimenticano spesso il codice della strada mentre, al contrario, sarebbe bene rispettarlo.

A parte questo confermo la nostra volontà di proseguire e, quindi, di non presentare emendamenti. Però, non posso dissentire da quanto detto dal senatore Germanà: è vero che su questo testo abbiamo lavorato molto in Commissione e che esso contiene alcuni interventi condivisibili, altri meno, frutto comunque del contributo di tutti. Ho l'impressione che si cerchi di mettere assieme, all'interno di questo provvedimento, problemi importanti e condivisibili come quello del casco obbligatorio con altri che, se fossero affrontati da soli, avrebbero vita meno facile. Il mio auspicio è che, quindi, si perda questa brutta abitudine.

CASTELLI. Vorrei svolgere alcune osservazioni: la prima addirittura banale ripetuta non so quante volte in ordine alle norme inserite nel disegno di legge finanziaria relative al trasporto. Ricordo a tale proposito che l'onorevole Angelini si opponeva sempre quando era all'opposizione di fronte a provvedimenti di questo tipo. Evidentemente, quando si diventa della maggioranza si cambia opinione e mi sembra di capire che neanche il nostro Sottosegretario si sottragga a questa regola.

Vi sono alcuni aspetti molto interessanti, alcuni necessari, altri dovuti, altri inaccettabili. Quindi, risulta sempre estremamente difficile prendere una posizione coerente.

Vorrei soffermarmi su due questioni: una, giustamente sottolineata dal sottosegretario Angelini quando rammentava che nel 1993, si iniziò cioè a porre mano al risanamento del «buco nero» del debito del trasporto pubblico locale, a risanare il *deficit* che allora si aggirava intorno ai 10,11 mila miliardi. Ricordo che approvammo un provvedimento da 6 mila miliardi. Purtroppo, siamo ancora qui a risanare i debiti del 1989.

Signor Sottosegretario, la maggior parte del «buco nero» è causato dalle aziende di trasporto pubblico soprattutto di Roma e Napoli. Capisco che a capo di queste città vi sono i sindaci che rappresentano il fiore all'occhiello di questa maggioranza e non si può certo sapere che non sono neanche in grado di far funzionare gli autobus; credo, però, che bisogna dare un taglio a questa cattiva abitudine per la quale gli italiani spendono 1.000 miliardi per far circolare i romani gratuitamente. Questo non sembra corretto. Non credo si tratti di una scelta politica, che sia di sinistra o di destra, fare girare gratuitamente la gente sugli autobus; è piuttosto una questione morale.

Poichè lei è stato uno dei principali protagonisti del tentativo di salvare il nostro disastroso settore dei trasporti pubblici locali, vorrei che da lei venisse un'autorevole voce per chiarire la situazione. Se si vuole, al contrario, far girare i cittadini gratuitamente sugli autobus, si dica chiaramente che devono recuperare le risorse le città o le regioni interessate. La situazione di Napoli è molto simile ed anche peggiore.

Su questi problemi vorrei che il Sottosegretario di Stato, onorevole Angelini, proseguisse la linea di pensiero che esternava in Commissione trasporti quando era all'opposizione, che condividevo nella quasi totalità. La copertura per risanare i debiti del trasporto delle linee urbane non mi trova assolutamente d'accordo.

La questione del casco è estremamente delicata e coinvolge un diritto costituzionale del cittadino. Noi introduciamo l'obbligo per una fascia di utenza (i maggiorenni) che guida un ciclomotore, veicolo molto particolare perchè ha 3 cavalli di potenza, la cui massima velocità è di 40 chilometri l'ora. Va più lentamente di una bicicletta che in discesa raggiunge i 50 chilometri l'ora.

A tale proposito, il sindaco Rutelli dovrebbe smettere di fare circolare i romani con motociclette americane con la marmitta modificata. Non possiamo introdurre l'obbligo del casco perchè si modificano le marmitte dei ciclomotori. Si controllino piuttosto i ciclomotori; diventiamo un paese civile. In questo modo invece finiamo per incidere nell'ambito della libertà personale: se un maggiorenne sceglie di utilizzare il ciclomotore, lo fa proprio per avere un mezzo di trasporto rapido e sicuro perchè va a 40 chilometri l'ora. La questione è differente per le cinture di sicurezza, iniziativa sacrosanta così come è sacrosanto indossare il casco sulla motocicletta.

Ma qui stiamo introducendo l'uso obbligatorio del casco per chi va in ciclomotore. Alla stessa stregua, poiché sono molti di più coloro che muoiono a causa del fumo, dovremmo proibire le sigarette; ugualmente poiché sono numerosi anche coloro che muoiono in montagna, dovremmo proibire a tutti le escursioni in montagna oppure, dal momento che molti muoiono per malattie polmonari, dovremmo imporre a tutti di indossare il cappotto dal 15 novembre di ogni anno.

Inoltre, non so se il Sottosegretario si è soffermato su un punto specifico. Mi riferisco all'esenzione dall'obbligo del casco per i conducenti di ciclomotori e motocicli, anche a tre ruote, purché dotati di cellula di sicurezza a prova di *crash*, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza. Introduciamo pertanto il concetto in base a cui alcuni conducenti di motocicli sono esenti dall'uso del casco. Vorrei allora far presente che questa disposizione potrebbe rappresentare una turbativa di mercato, perché in questo momento esistono pochi modelli di questo tipo, anzi a me ne risulta uno solo; esiste cioè un produttore in grado di offrire, a differenza degli altri, immediatamente quei modelli sul mercato.

Ricordo che una questione simile si verificò per la vicenda dei motori fuoribordo, quando rischiammo di mettere in crisi per un anno intero un settore molto vitale.

Non presenterò emendamenti, perché non credo sia il caso a questo punto, ma segnalo questo problema molto importante, perché consentiamo – con questa norma – a qualcuno di andare in motocicletta senza casco. Un domani si potrebbero costruire delle motociclette che vanno velocissime e che non comportano l'obbligatorietà del casco. Questa eventualità l'avete inserita voi nel testo al nostro esame. Fra l'altro, torno a ripetere, in questo momento esiste un solo modello sul mercato che può rientrare nel caso previsto dal comma 1-*bis*, inserito con la novella di cui al comma 2. Si tratta – guarda caso – di un modello costruito a Torino.

PRESIDENTE. Si tratta di un modello della BMW.

CASTELLI. Vorrei allora sapere cosa potrebbe pensare la Comunità europea di questa faccenda, dal momento che la obbligatorietà del casco si ricollega anche alla normativa europea.

Presenterò inoltre un ordine del giorno in materia di servizio ferroviario metropolitano. Signor Sottosegretario, lei sa che oggi l'uso della ferrovia come metropolitana è ancora assai limitato. La città di Roma si è ritrovata ad avere, non pagando quasi nulla, la bellissima linea Fiumicino-Fara Sabina. Ebbene, con questo sistema le ferrovie ci guadagnano e riescono ad agire come un'azienda sana, perché vendono il servizio a 17.000 lire treno-chilometro. Che io sappia però oggi vi è un solo sistema di questo tipo a Roma, uno a Salerno e uno a Lecco. Dovremmo introdurre lo stesso metodo di trasporto anche in altre città: ce ne sono moltissime che potrebbero adottare questa soluzione.

Il Governo è stato sensibile su questo problema, tant'è che ha introdotto nell'articolo della legge finanziaria approvato ieri un impegno di spesa apposito al fine di facilitare lo sviluppo di questo tipo di servizio. Le ferrovie vogliono farsi pagare naturalmente, perché prevedono più corse, e vogliono che siano gli enti locali a farlo: è giusto e sacrosanto. D'altra parte, è un sistema molto moderno di gestire il trasporto pubblico. Tuttavia, le disgraziatissime province, tenute «a stecchetto» prima da Amato e poi da Ciampi, non hanno una lira e fanno fatica a coprire il costo delle 17.000 lire treno-chilometro. Ad esempio, la regione Lombardia è intervenuta a favore della città di Lecco con la sovvenzione di un miliardo; adesso però, per motivi elettorali, l'assessore responsabile sta cercando di affondare il tutto.

Noi abbiamo le prove che i passeggeri che utilizzano questo tipo di servizio sono molto aumentati e chiediamo che il Governo fornisca gli aiuti necessari anche per le spese correnti, mentre oggi gli stanziamenti previsti sono solo in conto capitale e quindi si riferiscono alle spese per infrastrutture. Su questo punto però non siamo riusciti a convincere il sottosegretario Giarda. Sollevo allora il problema dinanzi al sottosegretario Angelini per cercare di risolverlo in sede di esame della manovra finanziaria alla Camera. Forse basterebbero 10 miliardi: una cifra bassissima rispetto ai benefici che ne deriverebbero.

BALDINI. Di fronte ad un disegno di legge che è stato sostanzialmente modificato dalla Camera dei deputati, nutro delle riserve per il metodo di lavoro che ci costringe ad accettare questo provvedimento senza colpo ferire, soprattutto in merito alla norma che disciplina l'uso obbligatorio del casco. Sul piano del metodo non condivido l'impostazione dei nostri lavori, pur essendo noi impegnati ad approvare rapidamente il provvedimento.

Come ha già sottolineato qualche collega, per quanto riguarda l'uso obbligatorio del casco, esso è già previsto per i minorenni: è già una norma vigente e tuttavia credo ci sia molta disinformazione in proposito.

I ragazzi, infatti, viaggiano senza casco in violazione della normativa vigente, ma purtroppo le forze dell'ordine e i vigili urbani guardano altre cose e non intervengono per imporre l'uso obbligatorio del casco.

La norma al nostro esame estende invece tale uso ai maggiorenni. Almeno si fa un po' di chiarezza. Sembrerebbe altrimenti ricadere su coloro che non intendessero approvare il provvedimento la responsabilità verso coloro che non hanno ancora compiuto i 18 anni, e ciò non corrisponde al vero.

Non voglio ovviamente criticare questo provvedimento. Voglio solo dire che ci si ricorda di introdurre questa norma soltanto oggi nel contesto di un disegno di legge che nulla ha a che fare con l'uso obbligatorio del casco. Quindi, secondo noi, è inopportuno inserire tale norma nel quadro del presente provvedimento.

Pur condividendo la bontà dell'iniziativa che estende ai maggiorenni l'uso obbligatorio del casco, rilevo innanzitutto l'esistenza di un altro problema riguardante i ragazzi. È un argomento di cui in altre sedi si è già trattato: se cioè sia giusto che ragazzi di 14 anni possano utilizzare il ciclomotore o se invece sia giusto, come già è stato abbondantemente detto, elevare ad almeno 16 anni l'età minima. Sarebbe questa una iniziativa che riterremmo giusto adottare e che andrebbe inserita nel quadro di questo provvedimento; ci sembra infatti inopportuno consegnare a ragazzi di 14 anni, dei mezzi che possono essere strumenti di morte, come purtroppo avviene frequentemente. Anche questa è una disposizione che dovrebbe essere introdotta e mi meraviglio che il Governo non l'abbia ancora fatto.

Quanto all'articolo 33, richiamato dal senatore Castelli, vorrei evidenziare che non si sia in cosa consistano queste cellule di sicurezza, come saranno e non si sa se il regolamento sarà definito ad uso e consumo degli interessati. Sotto il profilo della trasparenza e dei rapporti con le aziende che produrranno questo tipo di sistema, vorrei capire sulla base di cosa verrà formulato il regolamento.

Questo sistema di operare per noi è inaccettabile; la beffa è ancora maggiore quando, da un lato, ci viene detto che bisogna procedere velocemente per rendere immediatamente esecutivo il provvedimento, e dall'altro, vi è una norma secondo la quale queste modifiche entrano in vigore a decorrere dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Una volta approvata la legge, bisogna aspettare cioè 90 giorni perché entri in vigore. Mi chiedo allora in cosa consista tutta questa fretta quali siano le esigenze. Non sono necessari 90 giorni per acquistare un casco.

Siamo di fronte dunque ad alcuni aspetti non condivisibili ma esiste l'esigenza di approvare il provvedimento; mi chiedo allora perché il Governo non ricorra ad un decreto-legge. Di fronte a queste osservazioni, circostanze ed esigenze, disponendo del pieno mandato del Senato e della Camera dei deputati, emani un bel decreto-legge, la cui efficacia è immediata. Così facendo, salviamo una valanga di vite umane.

Possiamo certamente approvare il provvedimento indipendentemente dal giudizio negativo che diamo al quadro di riferimento, soprattutto ri-

spetto al metodo utilizzato; però, oggettivamente, sul piano della chiarezza, della concretezza con le quali si vuole risolvere il problema anche sotto il profilo della trasparenza, non ci siamo nel modo più assoluto. Infatti sarebbe opportuno approfondire il discorso relativo a questa norma per capire bene se vogliamo effettivamente fare una operazione che riguarda la salute e l'incolumità dei cittadini, o se invece si vuole fare l'interesse di determinati soggetti. In tal caso non ci siamo. Lo dico con molta chiarezza.

TERRACINI. Non voglio lamentare ancora una volta il metodo con cui si procede ma vorrei segnalare che tra le tante cose da criticare del comportamento dei giovani vi è il fenomeno delle cosiddette «impennate», a causa delle quali molti ragazzi che guidano i ciclomotori mettono a repentaglio la loro vita. A tale proposito, raccomanderei di inserire un corso di educazione stradale nel sistema scolastico, in quanto i giovani forse guardano ai comportamenti dei genitori, ma certo non conoscono le regole.

BOSI. Signor Presidente, credo che presenterò un ordine del giorno assieme ad altri colleghi, ma ora vorrei soffermarmi sulla questione dell'articolo 33 che ha animato gli interventi di coloro che mi hanno preceduto. Mi riferisco in particolare al comma 1-*bis* che prevede l'esenzione dall'obbligo del casco per determinati motocicli e tra l'altro rinvia ad un apposito regolamento la definizione dei requisiti tecnici della cellula di sicurezza, dei sistemi di ritenuta e dei dispositivi previsti dallo stesso comma. Credo allora che la questione sia di grande delicatezza.

Il Presidente ha citato la BMW che avrebbe introdotto questi nuovi modelli. Ebbene, dei regolamenti dovranno disciplinare le caratteristiche tecniche dei motocicli che potranno usufruire di questa agevolazione: è allora probabile che ci sia l'interesse di determinate industrie a omologarsi ai criteri stabiliti per approfittare di questa norma. Del resto è così ampio il pubblico degli utenti che non vuole usare il casco che rischiamo di provocare delle discriminazioni sul mercato. Chiediamo allora l'impegno del Governo a sottoporre alla Commissione questo regolamento previsto dal comma considerato, in modo che ci siano garanzie che la disciplina introdotta dal medesimo regolamento non comporti situazioni di vantaggio per alcune case produttrici rispetto ad altre. Ne facciamo una questione importante, perché abbiamo la sensazione che alcuni passaggi di questo disegno di legge uscito dalla Camera abbiano come conseguenza delle interferenze sul funzionamento del mercato, siano cioè delle norme costruite a misura, *ad usum Delphini*.

Vorrei semplicemente aggiungere il mio parere favorevole alle considerazioni del collega Castelli sul servizio ferroviario metropolitano. Molte città italiane, infatti, si stanno accingendo a prevedere questo tipo di servizio e occorre allora fare qualcosa per mettere nelle stesse condizioni tutte le più importanti città.

Desidero infine lamentare la solita frammentarietà di questi provvedimenti sui trasporti, che vanno incontro ad esigenze diverse senza mai consentire però a chi li esamina in sede parlamentare di ricondurli a uno schema di programmazione o di maggiore complementarietà rispetto a tutte le questioni in campo. Preannuncio tuttavia che non presenterò emendamenti.

SARTO. Il riferimento alle ferrovie metropolitane mi trova naturalmente concorde e ricordo che già altri provvedimenti si occupano del problema. Sono d'accordo che si debba estendere questo uso delle ferrovie. In proposito, il provvedimento al nostro esame introduce alcune modifiche alla normativa vigente e quindi, da parte nostra, «ponti d'oro» allo sviluppo di questa modalità di alleggerimento del trasporto urbano.

Passando al problema dei caschi, una misura di questo tipo doveva essere approvata ed era attesa da molto tempo. Siamo di fronte a un testo razionale e semmai del tutto irrazionale era considerare diversa la testa di un maggiorenne da quella di un minorenni. Credo che da ora molte tragedie potranno essere evitate e credo che non si tratti di una questione di destra o di sinistra: è un progresso che va nel senso della sicurezza. Ma su questa strada c'è anche altro da fare. La stessa revisione del codice della strada dovrebbe andare avanti.

Inserisco allora una osservazione che sarà oggetto di un ordine del giorno che presenterò: nel comitato ristretto alla Camera dei deputati non è stata completata e quindi non è contenuta nel provvedimento una proposta che riguardava il sancire finalmente l'efficacia dei controlli telematici, anche ai fini sanzionatori. Questo è l'altro passo che dobbiamo fare: non è concepibile che utilizziamo l'informatica, la telematica, l'elettronica, anche con efficacia sanzionatoria, in vari campi e non nel codice della strada.

Questo provvedimento dà due spunti a questo problema, sia all'articolo 31 che vieta la fabbricazione e l'uso di dispositivi che segnalino la presenza delle apparecchiature di rilevamento e, più indirettamente, all'articolo 3.

L'ordine del giorno, quindi, impegna il Governo a procedere o in sede di modifica del codice o con altro opportuno provvedimento a dare piena legittimità ed efficacia anche ai fini repressivi a tutti gli strumenti di controllo.

Infine, si parla della laguna veneta che è un argomento che mi interessa come senatore proveniente da Venezia: esiste il grosso problema della depenalizzazione della circolazione di imbarcazioni abusive che, per esempio, a Venezia si chiamano «lancioni gran turismo». Esiste una enorme attività abusiva, indotta dal turismo, che oltre a portare grandi guadagni provoca pericoli e danni enormi; fino ad oggi si poteva procedere al sequestro dell'imbarcazione; con il provvedimento al nostro esame si potrà procedere contro questo tipo di attività con semplice sanzione amministrativa.

Quindi, presenterò un ordine del giorno affinché il Governo provveda, vista la gravità della situazione specifica della laguna veneta, a compensare questo gravissimo errore, senz'altro frutto di forti pressioni di una *lobby* certamente non virtuosa.

CARPINELLI. Ho sentito i colleghi denunciare il fatto che questo sia un provvedimento *omnibus*. Vorrei ricordare a tutti che negli ultimi tre provvedimenti riguardanti i trasporti in modo quasi unanime si è deciso che una serie di problematiche sarebbero state inserite nel famoso provvedimento Vedovato.

Poichè abbiamo delle responsabilità sotto il profilo operativo, vorrei ricordare che non esiste quasi nessuna disposizione all'interno di questo disegno di legge che non sia stata oggetto di mediazione, valutazione tra di noi e tra le categorie interessate che aspettano questo provvedimento.

Il primo elemento innovativo introdotto dalla Camera dei deputati è la soppressione di molti articoli; quindi si è proceduto ad un alleggerimento del provvedimento. Vi è poi una serie di pesanti modifiche al codice della strada, tra cui in particolare quella relativa al casco. La Camera dei deputati non ha comunque cambiato la sostanza delle norme analizzate dal Senato.

Un aspetto da evidenziare è relativo al casco: una cosa è un divieto di utilizzare ciclomotori e motociclette senza indossare il casco; un'altra che si operi una distinzione. La distinzione è un fattore psicologicamente rilevante perchè stimola qualcuno a non rispettare la norma.

Uno dei problemi sollevati dal senatore Castelli è relativo all'esonero dall'obbligo del casco per i conducenti di ciclomotori e motocicli dotati di cellule di sicurezza a prova di *crash*. Questa normativa entrerà in vigore quando vi sarà il regolamento. In linea di principio, di legalità dei comportamenti, se già esistono dei ciclomotori o delle moto di questa natura questi devono essere omologati, ma ciò non è possibile in assenza del regolamento. I conducenti indosseranno il casco fino a quando non entrerà in vigore il regolamento.

L'ultima osservazione è rivolta al senatore Baldini in riferimento alla eventuale urgenza di risolvere il problema del casco. Sembra strano che sia lei a dirlo, perchè sa perfettamente che si tratta di uno di quei «fatti cresciuti» in base ad una campagna di sensibilizzazione e di informazione: tutti coloro che viaggiano in *taxi* sanno benissimo che i conducenti dei *taxi*, terrorizzati dall'idea dei motorini, sono i più feroci sostenitori dell'uso del casco, se non altro come scarico di responsabilità personale. Cito questo come un fatto banale.

Si è svolta una grande campagna di sensibilizzazione. Accelerare i tempi diventa quindi per noi un problema di coscienza rispetto alla grandissima sensibilizzazione verificata a livello nazionale.

Per questi motivi, vorrei conoscere le intenzioni del collega Germanà. Ho preso atto delle sue dichiarazioni e ribadisco da parte nostra la volontà di non presentare emendamenti. Spero pertanto che domani saremo in con-

dizioni di approvare questo provvedimento anche grazie alla disponibilità di tutti i colleghi.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ricordo ai colleghi che questo provvedimento è già stato approvato da noi in sede deliberante e sono abbastanza soddisfatto dell'opera di ripulitura che abbiamo realizzato per questo testo. Abbiamo infatti deciso di mettere qui tutte le «cianfrusaglie» e concluderne così l'*iter*.

Una testimonianza concernente la questione del casco: l'altro giorno, mentre andavo all'aeroporto, sulla via Ostiense un vecchietto viaggiava davanti a noi con il motorino e andava senza casco: avrà avuto una settantina d'anni. Ma è molto più elastica la testa di un sedicenne di quella di una persona anziana! Altro argomento. Esiste quella specie di tricicli che sono in effetti dei ciclomotori (come lo è la classica Ape) per viaggiare sui quali non occorre il casco. Altre case di produzione stanno progettando motociclette con cellule di sicurezza e cinghie di ritenuta, per cui se ci si capovolge non dovrebbe succedere nulla: la BMW ha già realizzato un veicolo simile. Ma che effettivamente siano veicoli sicuri lo decideranno coloro che dovranno stabilire le regole per l'omologazione. Un mezzo del genere avrebbe comunque un prezzo alto; non credo che il casco avrebbe in questo caso effetti sul funzionamento del mercato.

Chiedo ora ai colleghi se sono d'accordo nel fissare per le ore 18 di oggi il termine per la presentazione di ordini del giorno ed eventuali emendamenti.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Il Presidente mi ha preceduto nel ricordare che abbiamo già discusso questo provvedimento e che quindi abbiamo già svolto un ampio dibattito su norme che non sono state modificate alla Camera dei deputati. Su questi punti vi era già concordanza tra noi a suo tempo, quando avevamo proceduto in sede deliberante. Anche se non omogeneità di posizioni, si era comunque registrato un diffuso consenso.

Per quanto concerne il problema del casco, sottolineo ai colleghi che per molti anni, prima di essere parlamentare, sono stato comandante di un corpo di polizia municipale e pertanto so che la questione è di grande rilievo. È vero che i ragazzi minorenni erano già obbligati a indossare il casco, però dal punto di vista educativo ed emulativo la disparità finora esistente non è stata positiva. Fra l'altro non è agevole distinguere a vista il conducente di ciclomotore maggiorenne o minorenne. Questa norma allora ha posto all'ordine del giorno più di quanto non fosse prima la questione dell'uso obbligatorio del casco unanimemente riconosciuta come importante da tutti gli specialisti al fine di diminuire il numero dei morti e dei feriti e i relativi costi sociali.

Crede inoltre che questo provvedimento possa aiutarci a diffondere una cultura della legalità che parta anche dalle piccole cose. Se riusciamo, infatti, ad approvare questa norma, seppure inserita in un provvedimento

più generale, daremo un segnale positivo anche in termini di assonanza tra Parlamento e opinione pubblica il cui avvicinamento alle istituzioni è uno dei problemi del Paese.

Sul problema del nuovo tipo di veicoli dotati di cellula di sicurezza, ritengo che la normativa francamente non potesse che essere di questo tenore. Nessuno può immaginare che all'interno del Ministero dei trasporti sorga l'idea di costruire un motociclo dotato di nuove caratteristiche, è la produzione di mercato che sopravanza le norme. È rilevante naturalmente la possibilità di essere esentati dall'uso del casco, ma la norma prevede anche che questi veicoli debbano essere omologati in base a determinate caratteristiche che vadano nel senso della sicurezza. Il Governo, nella fase di predisposizione di questo regolamento, potrebbe anche sentire una nostra valutazione in merito: credo sia una strada percorribile. Non ritengo però che la norma sia mal formulata, in quanto parla di dispositivi atti a garantire la sicurezza. Per quanto riguarda il profilo del mercato, si tratta di prodotti non paragonabili fra loro, come ha detto il Presidente, perché c'è molta disparità dal punto di vista dei costi e quindi certi timori sono forse eccessivi.

Credo che anche il dibattito di oggi abbia confermato l'intenzione di giungere rapidamente all'approvazione del provvedimento al nostro esame, come ritengo sia possibile. Da parte mia, mi predispongo a esaminare con la massima disponibilità gli ordini del giorno che saranno presentati.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Vorrei innanzitutto ringraziare i Capigruppo per la sensibilità con la quale hanno risposto a un sentimento diffuso nell'opinione pubblica del nostro Paese e che riflette la sempre più grave situazione della sicurezza sulle nostre strade. Ringrazio anche per la disponibilità del Presidente e dell'8^a Commissione a concludere rapidamente l'esame del provvedimento.

Vorrei richiamare a me stesso e a tutti noi quanto già detto dal relatore. Questo provvedimento è stato fermo a lungo nelle aule parlamentari. In questi due anni, nella navigazione tra Camera e Senato si sono aggiunte norme relative a previsioni già contenute nella manovra finanziaria dello scorso anno. In alcuni casi erano infatti stati inseriti appositi appostamenti finanziari. Durante questa navigazione naturalmente si sono aggiunte ulteriori questioni.

Per quanto concerne il casco, il problema è stato affrontato nel momento in cui la Camera stava da lungo tempo – forse da troppo – esaminando il disegno di legge di delega sulla riforma del codice della strada. Essendo la stessa Camera dei deputati intasata da provvedimenti di particolare importanza, essa ha ritenuto, su suggerimento della Commissione trasporti e dei Gruppi parlamentari, di inserire la disciplina del casco obbligatorio in questo provvedimento.

Questa è la storia: la norma inserita è stata in gran parte predisposta dal Comitato ristretto che sta approfondendo i temi della riforma del co-

dice della strada. Nel momento in cui è stato approvato il provvedimento si è ritenuto di aggiungere questo argomento, vista la particolare urgenza e le grandi aspettative dell'opinione pubblica.

Quanto al senatore Castelli che ha richiamato la questione del trasporto pubblico locale, devo dire che una delle nostre preoccupazioni è proprio la mobilità nelle grandi aree urbane; essa è alla nostra attenzione e credo che possiamo esprimere soddisfazione per ciò che abbiamo fatto. Si sta procedendo al passaggio completo dei poteri sul trasporto pubblico locale dallo Stato centrale alle regioni e alle autonomie locali; e con il decreto legislativo n. 422, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* nei giorni scorsi, si sta provvedendo al trasferimento delle funzioni anche per le ferrovie.

Dal 1° gennaio 2000 le regioni vedranno trasferiti tutti poteri in materia di trasporto pubblico locale, comprese le funzioni relative al trasporto locale gestito dalle Ferrovie dello Stato, tanto che si potranno stipulare contratti di servizio tra le singole regioni e le Ferrovie dello Stato.

In riferimento a quanto detto dal senatore Castelli, credo sia particolarmente importante il ruolo che potrebbero svolgere gli anelli ferroviari nelle aree urbane e metropolitane. Avendo già le comunità locali a disposizione le risorse, mi chiedo se la strada giusta sia quella di aggiungerne ulteriori per le ferrovie dello Stato per quanto concerne le regioni, o se non debbano intendersi ricomprese all'interno del trasferimento generale delle risorse stesse.

La questione relativa al casco non mi sembra un problema di libertà personale ma piuttosto di tutela della vita umana; è un principio comune e non della maggioranza o dell'opposizione, tanto che alla Camera tale provvedimento è stato approvato all'unanimità.

L'utilizzo del casco è obbligatorio laddove è necessario per proteggere una vita; laddove tecnologie e strumenti evitano questa necessità non deve essere utilizzato. Tale iniziativa non è del Governo che però la condivide pienamente ritenendola del tutto congrua. Quanto al regolamento che fisserà i requisiti, il Governo non avrà alcuna difficoltà a metterlo a disposizione della Commissione per sottoporlo ad una sua eventuale valutazione.

Credo che si tratti di un semplice atto che si aggiunge a tutta un'altra serie di indicazioni emerse nel corso di questo percorso parlamentare con il contributo di tutti, della maggioranza e dell'opposizione.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,25.

