

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

58° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 LUGLIO 1990

Presidenza del Presidente **BERNARDI**
indi del Vice Presidente **MARIOTTI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e ciclopedonali nelle aree urbane» (1572)

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE Pag. 10
VISCONTI (PCI) 10

«Modifica delle sanzioni in materia di installazione e utilizzo sui veicoli a motore delle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini» (2233), d'iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE 2, 8, 9 e *passim*
LOTTI (PCI) 3, 4, 5 e *passim*
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) 3, 6
NIEDDU (DC), relatore alla Commissione . 2, 9, 10
SANESI (MSI-DN) 8
VELLA (PSI) 7, 8

«Norme in materia di circolazione di trattori agricoli con attrezzature di tipo portato o

semiportato» (2300), approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Lobianco ed altri; Barzanti ed altri

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE
- Bernardi (DC) Pag. 14
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) 16, 17
MARNIGA (PSI) 16, 17
PATRIARCA (DC) 16
VELLA (PSI), relatore alla Commissione 14, 15, 16
VISCONTI (PCI) 16

«Disciplina dei voli turistici in zone di montagna» (2326), d'iniziativa dei deputati Portatadino ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE 11, 13
GOLFARI (DC), relatore alla Commissione . 11, 12, 13
MARNIGA (PSI) 13

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

Presidenza del Presidente BERNARDI

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modifica delle sanzioni in materia di installazione e utilizzo sui veicoli a motore delle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini» (2233), di iniziativa del senatore Bernardi e di altri senatori.

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Modifica delle sanzioni in materia di installazione e utilizzo sui veicoli a motore delle cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini», d'iniziativa del senatore Bernardi, e di altri senatori.

Riprendiamo la discussione rinviata nella seduta del 20 giugno.

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, avendo già svolto la relazione nel corso della precedente seduta, mi limito ora a ricordare quali parti dell'ampia legislazione attualmente in vigore in materia di cinture di sicurezza si intendono modificare con il disegno di legge al nostro esame.

Vorrei innanzitutto prospettare l'opportunità di operare una riflessione critica circa l'attualità dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza nei centri storici della città. Tutti hanno potuto constatare, nel corso di questi ultimi mesi, che sono ormai rarissimi gli automobilisti che fanno uso delle cinture di sicurezza in città; e tutto ciò nel più assoluto disinteresse da parte degli organi preposti al controllo. Il mancato rispetto dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza non può certo trovare alcuna giustificazione per quanto attiene alle strade al di fuori dei centri abitati o comunque a quelle a scorrimento veloce, ma può trovarne per quanto riguarda i centri storici. Una persona di buon senso, mentre usa normalmente la cintura di sicurezza nelle strade extraurbane, quando si trova a circolare nei centri abitati di grandi città non indossa di certo la cintura di sicurezza considerandola una precauzione inutile.

Non ho la presunzione di avere in tasca la formula magica per la soluzione del problema al nostro esame, ma vorrei che si facesse uno sforzo per valutare l'opportunità di mantenere o meno l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza nei centri abitati, tenendo anche conto che con il disegno di legge in esame le sanzioni vengono giustamente e significativamente inasprite ma che, nel contempo, si elimina la distinzione attualmente esistente tra traffico urbano ed extraurbano, abolendo l'abbattimento del 50 per cento delle sanzioni per coloro che non fanno uso delle cinture di sicurezza all'interno dei centri urbani.

MARIOTTI. Signor Presidente, le argomentazioni del relatore mi sembrano molto pertinenti e mi esimono dal ripetere alcune osservazioni alla base di una serie di perplessità che personalmente nutro nel momento in cui ci accingiamo ad approvare il disegno di legge in titolo.

Esistono delle norme, attualmente in vigore, che noi stessi abbiamo approvato e sarebbe opportuno conoscere come vengono osservate ed applicate e quante sono le contravvenzioni che sono state fino ad oggi elevate contro gli inadempienti. Non ci si può più neanche nascondere dietro il paravento di una presunta diversità tra aree geografiche del Paese a proposito dell'applicazione delle leggi in materia di cinture di sicurezza perchè in realtà siamo di fronte ad una situazione generalizzata che dimostra come sia diffusa negli utenti la volontà di non utilizzare le cinture di sicurezza soprattutto nei centri urbani. Già nel corso del dibattito sviluppatosi in occasione dell'approvazione delle norme attualmente in vigore, insieme ad altri parlamentari, ebbi modo di manifestare alcune perplessità circa l'opportunità di estendere le norme stesse all'intera rete di circolazione stradale. Tali perplessità non sono state fugate dall'esperienza che abbiamo vissuto fino ad oggi, ma anzi sono state rafforzate.

Pertanto, pur non ponendomi in posizione assolutamente negativa rispetto a quanto proposto nel disegno di legge al nostro esame, devo confessare di essere in grave difficoltà nel dover decidere oggi in assenza di dati sugli aspetti della materia in questione. Certamente la normativa in vigore deve essere rispettata, però preferirei conoscere, prima di decidere inasprimenti di sanzioni, tutta la documentazione relativa agli incidenti e alle loro conseguenze. Giungere all'approvazione del disegno di legge senza aver effettuato le necessarie verifiche e gli opportuni rilievi costituirebbe un errore di impostazione e quindi chiedo ai colleghi della Commissione di seguire la via che mi sono permesso di indicare, cioè una pausa di riflessione che ci consenta di acquisire maggiori conoscenze sulla materia e di meditare più approfonditamente una questione rispetto alla quale non abbiamo ancora potuto registrare quanto è accaduto fino ad oggi e quali sono stati i comportamenti ed i rilievi da parte degli organi preposti al controllo dell'applicazione della normativa.

LOTTI. Vorrei ricordare ai colleghi che stiamo discutendo un disegno di legge che riguarda la materia più complessiva della sicurezza stradale; che nel nostro Paese il tema della sicurezza stradale viene affrontato con grande incertezza, in modo frammentario, con ritardi, anche con scarsa conoscenza di quanto avviene negli altri paesi e non sempre in coerenza con le direttive comunitarie. Credo che ciò sia patrimonio comune di tutti e tutti sappiamo che questa è la situazione. La legge 18 marzo 1988, n. 111 aveva segnato un grosso passo in avanti, almeno dal punto di vista legislativo, un passo in avanti in gran parte vanificato dal ritardo con il quale i vari Ministeri hanno emanato i decreti di attuazione di alcune norme specifiche, soprattutto nel settore della patente europea.

La legge n. 111 aveva introdotto norme rigorose per garantire un accesso alla guida sulla base di una effettiva idoneità del conducente.

Queste norme sulla patente europea non sono ancora applicate in modo adeguato e si arriva all'assurdo che le stesse autostrade ripetutamente (pur avendo teoricamente un interesse opposto che potrebbe essere quello dell'accesso facile alla guida) stanno sollecitando il Ministero e in modo particolare la Motorizzazione civile a introdurre negli esami per l'abilitazione alla guida quei criteri e quei principi selettivi che la legge n. 111 ha indicato. Credo si tratti di un terreno di riflessione estremamente importante per il legislatore, perchè stiamo parlando di un fenomeno - quello della sicurezza stradale - che nel nostro Paese produce ogni anno migliaia e migliaia di morti, con un grosso danno per la società, per l'economia, per la perdita di vite umane, in modo particolare giovani.

Il tema di cui sto parlando è molto complesso ed è sbagliato affrontarlo con indicazioni carenti da parte del Governo e della sua maggioranza, con indicazioni così frammentarie. Però, di fronte a noi, abbiamo in discussione uno spezzone che riguarda le cinture di sicurezza. Il disegno di legge, come il relatore ha spiegato, si prefigge alcuni limitati obiettivi, il primo dei quali è quello di riportare alla legittimità un parco di veicoli che già doveva essere attrezzato con il montaggio delle cinture e che, invece, ancora sfugge a tale obbligo. Mi pare che questo aspetto non debba destare discussione in quanto ritengo sia giusto porre tutti nella condizione essenziale di poter non dico rispettare la legge, ma tutelare se stesso: se la cintura di sicurezza non è montata, non la si può usare.

La legge, poi, prevede un inasprimento delle sanzioni per chi non rispetta l'obbligo dell'uso della cintura di sicurezza. Prevedere sanzioni più elevate - voglio rispondere ad una domanda posta in precedenza - non fa altro che allineare il nostro Paese al resto del mondo industrializzato e civile sul tema della sicurezza stradale. Potrei citare alcune dati e dire, ad esempio, che in Finlandia la sanzione ammonta a 45.000 lire, in Francia a 55.000 lire, in Germania a 50.000 lire; tralascio la Danimarca dove in caso di non rispetto dell'obbligo dell'uso delle cinture è previsto il carcere. In Belgio la sanzione va da 21.000 lire a un milione; in Grecia, una nazione che si sta avvicinando ora all'Europa, la sanzione è di 35.000 lire; in Irlanda di 295.000 lire e fino a 600.000 lire; in Norvegia 25.000 lire, in Olanda 60.000 lire, in Portogallo 62.500, in Spagna 30.000 lire, in Svezia 40.000 lire, e così via.

È evidente che le 12.500 lire previste in Italia rappresentano una somma certamente inadeguata e mi pare anche su questo aspetto non vi possa essere materia di discussione, se vogliamo essere in Europa, come ripetutamente andiamo dicendo.

Nel disegno di legge si fa poi divieto di usare attrezzature che in qualche modo alterino la funzionalità della cintura di sicurezza. Anche questa è una novità che si deve alla fantasia degli italiani che hanno inventato questi marchingegni che consentono di allentare la cintura di qualche millimetro. Da sempre vi è chi usa un sistema molto più semplice e debbo confessare che anch'io qualche volta ho usato una semplice molletta posta sulla cintura allo scopo di allentare di due o tre millimetri la stessa, magari per non avere la camicia sgualcita. Però, se crediamo nel principio dell'obbligo delle cinture, è ovvio che il legislatore non può che essere coerente con se stesso e rendere

illegittimo l'uso di strumenti che in qualche modo ne compromettono la funzionalità.

Mi pare di capire che sul disegno di legge non vi siano in sostanza problemi particolari. È un provvedimento compiuto e limitato nella sua portata, recante l'autorevolissima firma del nostro Presidente di Commissione e sul quale abbiamo sufficientemente riflettuto. Penso che il Presidente abbia fatto bene a firmarlo e anch'io ho apposto la mia firma accanto a quella del compagno Visca. Voglio ricordare che in Commissione - molti di voi non c'erano - abbiamo discusso lungamente il tema delle cinture di sicurezza. Si è trattato di una discussione appassionata, come quella che si è svolta sull'uso obbligatorio del casco, proprio perchè ci siamo resi conto che stavamo mettendo mano ad una materia che poteva anche confliggere con i presunti diritti di libertà del cittadino e sapevamo anche che stavamo frapponendo un ostacolo al modo di essere e al comportamento libero di poter disporre della propria vita e quindi della propria sicurezza. Conducemmo un'analisi con passione, riferendoci a tutta una serie di dati della Comunità europea in seno alla quale proprio in quel periodo era in corso una riflessione della Commissione trasporti, suffragata anche da una serie di elementi degli istituti di traumatologia. Credo che allora abbiamo lavorato bene e, rispondendo ad un quesito posto dal collega Mariotti, voglio dire che dalle prime statistiche a disposizione e che possiamo riesaminare per studiarle con maggiore attenzione, è venuta una indicazione chiara e netta: le cinture di sicurezza sono state determinanti in migliaia di casi per evitare gravi feriti, per evitare centinaia e centinaia di morti.

Voglio anche dire che già allora avevamo qualche dubbio, che in me permane, circa alcune dinamiche specifiche e precise di incidenti in presenza delle quali la cintura di sicurezza può rappresentare addirittura un elemento di disturbo dell'agilità del pilota, un ostacolo per l'automobilista nel tentativo di sottrarsi allo stato di pericolo.

Tuttavia questi casi sono in numero estremamente ridotto ed hanno un valore percentuale praticamente insignificante ai fini della valutazione sulla validità dell'uso della cintura.

Se ho ben compreso lo spirito degli interventi del relatore Nieddu e del senatore Mariotti, oggi si tratta di stabilire se, attraverso il disegno di legge in esame, sia o meno opportuno aprire il campo di riflessione rimettendo in discussione la scelta, operata non molto tempo fa e non senza discussioni, di prevedere l'obbligatorietà dell'uso di cinture di sicurezza anche nei centri storici delle città; anzi, in occasione dell'esame della normativa attualmente in vigore, si è parlato più genericamente di centri abitati. Voglio subito chiarire che, mentre esprimo un parere contrario a questa proposta, non ritengo invece inutile acquisire ulteriori informazioni e dati, anche se quelli già a nostra disposizione indicano tutti una direzione opposta a quella che il relatore vorrebbe imboccare. Tuttavia riterrei ancor più importante approvare il disegno di legge al nostro esame prima dell'interruzione estiva dei lavori del Parlamento perchè è bene che vengano utilizzati tutti i tempi a nostra disposizione.

Trovo inoltre diseducativo, dal punto di vista del legislatore, il riferimento che viene fatto al mancato rispetto da parte della

maggioranza degli automobilisti delle norme che sanciscono l'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza, facendo derivare da questa considerazione l'opportunità di prendere realisticamente atto della situazione che si è venuta a determinare. Si dice che mentre fino a qualche tempo fa si poteva forse parlare di un fenomeno limitato al Sud, oggi il mancato rispetto della normativa in materia appare generalizzato in tutte le città del Paese; da ciò si fa derivare la considerazione che la normativa in vigore non corrisponderebbe al comune sentire della gente.

MARIOTTI. Mi chiedo solo perchè approvare una nuova norma quando quella in vigore non viene ancora applicata. Acquisiamo i dati relativi alla situazione nel Paese e riserviamoci di decidere in un secondo momento.

LOTTI. Una discussione come quella che stiamo svolgendo sottintende l'intenzione di rimettere in discussione l'utilità dell'obbligo dell'uso della cintura di sicurezza nei centri storici. Il relatore Nieddu è stato molto esplicito in questo senso e pertanto considero lecito da parte mia far rilevare, in maniera che non vuole essere provocatoria, il fatto che non ritengo sufficiente la constatazione che nei centri abitati le cinture di sicurezza non vengono utilizzate per poter affermare che la norma che ne prevede l'uso è sbagliata. Se così fosse, si potrebbe affermare che, poichè sono tanti i cittadini che non pagano le tasse, le norme in vigore che le impongono sono sbagliate.

Ricordo che nel 1987 partecipai ad una manifestazione organizzata a Vicenza da un'associazione che si interessa di sicurezza stradale, e della AISICO. Ricordo anche che tra i partecipanti vi erano il presidente Bernardi e l'allora ministro Ferri. In quella sede si discusse anche di cinture di sicurezza e furono realizzati alcuni esperimenti. Si simulò un incidente ad una velocità di 7 chilometri orari tramite l'uso di un seggiolino di automobile posto su di una slitta. Ebbi così modo di verificare che cosa accade ad un corpo non trattenuto e rilassato in caso di impatto ad una velocità pur così bassa. D'altronde basti pensare che se, camminando a piedi, non ci si accorge di un ostacolo, già il lievissimo urto che ne consegue può provocare dei danni. In questo senso mi sono convinto che la validità dell'uso delle cinture di sicurezza si esprime al massimo grado proprio in un ambito di velocità che va dai 7-10 chilometri orari ai 70-80 chilometri orari. È evidente infatti che, al di sotto di questa fascia, i danni sono certamente limitati anche se non si usano le cinture di sicurezza, mentre al di sopra di essa le cinture di sicurezza possono aiutare ed in qualche caso salvare vite umane, ma la loro efficacia è inferiore rispetto all'eventualità di incidenti in cui l'impatto avvenga ad una velocità di molto più elevata.

Proprio per questi motivi ritengo assolutamente necessario confermare l'obbligatorietà dell'uso della cintura di sicurezza nei centri abitati. È vero che in alcuni casi si è costretti a circolare a velocità che si avvicinano allo zero, ma non tutte le città sono uguali e non tutte le ore delle giornate sono caratterizzate dalla stessa intensità di traffico. Vi sono delle strade, come ad esempio qui a Roma la via Cristoforo Colombo o a Milano le vie di ingresso alla città, dove nelle ore notturne,

quando i semafori sono spenti, o anche in quelle diurne, a causa della presenza di semafori intelligenti che richiedono il rispetto di un minimo di velocità per non intralciare il traffico, vengono raggiunte velocità notevolissime. Mi chiedo quindi quali regole dovrebbero essere seguite per poter sopprimere l'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza nei centri abitati. Bisognerebbe distinguere a seconda delle città e delle fasce orarie ed inoltre bisognerebbe essere in grado di stabilire con esattezza i confini dei centri storici.

Come si fa a stabilire l'ambito territoriale entro il quale dovrebbe vigere l'obbligo? Andiamo a porre mano ad una normativa che veramente non avrebbe possibilità di essere gestita.

Secondo me è opportuno licenziare il disegno di legge al nostro esame così com'è, con eventuali modifiche qualora si ritenesse che vi siano questioni inerenti a problemi sollevati che vadano meglio considerati. Credo sia anche opportuno e utile dar seguito all'invito rivolto dal senatore Mariotti di condurre uno studio nelle prossime settimane e nei prossimi mesi per capire meglio quali sono stati gli effetti prodotti dalla legge 18 marzo 1988, n. 111, con l'introduzione generalizzata dell'obbligo dell'uso di cinture di sicurezza. Non mancheranno certo altre occasioni per eventuali correzioni che si rendessero necessarie.

Concludo ricordando che era stata fatta presente dalla collega Senesi - e lo ripeto anch'io - l'opportunità che il Ministero consideri alla stessa stregua delle Forze di polizia in servizio il personale addetto alla sicurezza di alcuni magistrati, uomini politici, e così via. Accade infatti che gli uomini delle scorte non sempre appartengano al personale della Polizia, delle forze dell'ordine pubblico, ma siano dei privati. Ritengo che in questi casi si debba consentire un trattamento analogo a quello delle Forze di polizia proprio perchè mi pare che queste persone abbiano bisogno di una scorta e che questo sia il pericolo incombente più rilevante, rispetto a quello eventuale di un incidente. Non credo sia necessario inserire questo punto all'interno della legge, ritengo sia sufficiente un ordine del giorno che lasci al Ministro il potere di determinare in proposito.

VELLA. Signor Presidente, i senatori socialisti non contestano il principio e la necessità che le vetture siano dotate di cinture di sicurezza perchè, nel momento in cui furono istituite, esprimemmo il nostro parere favorevole. Dobbiamo riconoscere che le cinture hanno svolto una funzione positiva e credo che possiamo condividere l'affermazione che correla la riduzione di incidenti gravi all'introduzione di questo nuovo sistema di sicurezza.

Però, ci sentiamo anche di condividere alcune perplessità espresse dal relatore Nieddu circa l'opportunità che l'uso obbligatorio delle cinture debba essere mantenuto nell'ambito dei centri storici. Non riusciamo ancora a comprendere effettivamente la realtà, in quanto mancano statistiche appropriate e verifiche approfondite di quanto gli incidenti, in relazione all'introduzione delle cinture, siano diminuiti sulle nostre strade.

Non vi è dubbio che, senza scendere in valutazioni di natura tecnica, ma affidandoci al buon senso, le cinture di sicurezza,

nell'ambito del centro storico, a volte, invece di svolgere una funzione di sicurezza, possono essere anche di ostacolo e di fastidio per il guidatore. Ecco dunque la richiesta di un approfondimento sia a livello statistico sia per una necessaria riflessione su questo tema. Proponiamo anche noi questo approfondimento, senza respingere aprioristicamente la proposta che oggi stiamo esaminando. La nostra impostazione credo sia giustificata dalla *ratio* di questo disegno di legge, perchè, quando mettiamo in discussione la bontà del provvedimento in relazione all'uso delle cinture nei centri storici, teniamo conto del fatto che proprio il disegno di legge contiene un riferimento a tale situazione, parla di sicurezza per i bambini soprattutto nei centri urbani, indica cioè la preoccupazione dei proponenti per il fatto che nei centri urbani si verifica il maggior numero di incidenti. Mi pare che questo apetto non collimi con altre osservazioni e con le preoccupazioni espresse dal relatore e per questo riteniamo che sarebbe opportuno un approfondimento per non essere costretti a votare contro un provvedimento che, invece, può registrare l'unanime consenso della Commissione.

SANESI. Tutto quello che c'era da dire sull'argomento è stato da noi espresso in Aula nel corso dell'approvazione della legge alla quale facciamo riferimento. Ritengo opportuno associarmi a quanto detto dai senatori Mariotti e Vella. È necessario avere a disposizione dati con i quali poter confrontare la *ratio* della legge, dopo di che non vi sarà nessun ostacolo al voto favorevole sul nuovo provvedimento. Senza questo passaggio, non intendiamo assolutamente votare e saremmo anzi costretti a votare contro ove non si arrivasse ad una breve sospensione che non inciderebbe sul provvedimento.

PRESIDENTE. In questo momento devo sdoppiarmi essendo da un lato parlamentare e proponente e, dall'altro, Presidente della Commissione. Come Presidente dirò anzi di non avere alcuna difficoltà di accedere ad un rinvio dell'esame del provvedimento perchè desidero - e credo che anche il collega Lotti convenga su questo - che esso venga deliberato all'unanimità dalla Commissione. Infatti, inviare segni contraddittori in questa materia è estremamente difficile. Quindi ben venga una pausa di riflessione, tanto più che una legislazione sanzionatoria già esiste.

Detto questo, vorrei che si formalizzasse la richiesta di informazioni, perchè finora l'unica cosa che potrei dire è che l'85 per cento degli incidenti avviene in città. Vorrei dunque che si chiarisse bene quale tipo di informazione vogliamo.

SANESI. Bisogna considerare la situazione prima e dopo l'entrata in vigore della legge per vedere la differenza.

PRESIDENTE. Per quanto mi compete, cercherò di dare le maggiori informazioni possibili, attingendo dal maggior numero di fonti possibili. Però, vorrei far riflettere i colleghi su due o tre convincimenti, facendo mie tutte le osservazioni svolte dal senatore Lotti, che io condivido.

Abito in un quartiere periferico di Roma e per tornare a casa dal centro posso scegliere tra un itinerario che si sviluppa interamente nel centro abitato ed un altro itinerario che, per una parte, esce dal centro abitato per rientrarvi. A parte la difficoltà di stabilire con certezza i confini del centro abitato, se non vi fosse l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza in città, in un caso come quello indicato sarei sottoposto a due comportamenti giuricamente rilevanti diversi e quindi a due comportamenti fattuali altrettanto diversi. Tali difficoltà sarebbero ancora più amplificate qualora, anziché di centro abitato come riterrei più opportuno, si parlasse di centro storico.

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Ho parlato di centro storico per evidenziare ancor di più l'assurdità della situazione; la legge comunque parla di centri abitati.

PRESIDENTE. In ogni caso, al di là della difficoltà di delimitare il centro abitato, vi è sempre il problema del traffico nelle ore notturne che, in assenza di semafori funzionanti, risulta ancor più pericoloso nelle strade urbane che in quelle extraurbane.

Vorrei inoltre sottoporre all'attenzione della Commissione un'osservazione di carattere generale. La mia opinione è che bisogna creare nell'automobilista un riflesso condizionato che lo spinga ad allacciarsi automaticamente le cinture di sicurezza non appena sale in automobile. In questo senso già alcune automobili di produzione estera di grande cilindrata adottano segnali acustici o visivi per richiamare l'automobilista all'obbligo di allacciarsi la cintura. In questo modo tutti quegli automobilisti che non usano la cintura di sicurezza soltanto perchè dimenticano di allacciarla verrebbero indotti ad utilizzarla sempre. Se invece incoraggiamo un diverso comportamento dovuto al fatto che le cinture di sicurezza sono obbligatorie soltanto in alcune circostanze, anche contro la nostra volontà finiamo per incoraggiare un'inadempienza sempre più diffusa. Inoltre occorre riflettere su quanto ha detto il senatore Lotti a proposito delle basse velocità; effettivamente a volte infortuni anche gravi, quali la rottura di un femore, possono verificarsi per incidenti estremamente banali, come quando, mentre si cammina, non ci si accorge di un gradino; pertanto occorre prudenza nell'affermare che le basse velocità inciderebbero poco sugli effetti degli incidenti stradali.

Certamente vi sono molte inadempienze circa l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza, ma il disegno di legge al nostro esame dovrà servire, attraverso un inasprimento delle sanzioni, proprio ad eliminare tali inadempienze e non a rendere più elastica l'applicazione della legge sopprimendo l'obbligo in alcune circostanze. Ricordo che, in occasione dell'esame delle norme attualmente in vigore, il Senato decise di eliminare l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza durante le manovre di parcheggio, obbligo che successivamente la Camera dei deputati ha voluto reinserire, a mio parere giustamente perchè così facendo si garantisce una continuità di condotta che porta l'automobilista all'abitudine.

Poichè una simile materia dovrebbe trovare l'unanime parere dei membri della Commissione, ritengo opportuno che ci riserviamo una

pausa di riflessione, visto che il disegno di legge deve comunque essere esaminato anche dall'altro ramo del Parlamento. Nel frattempo, al di là dello stato d'animo di chi ritiene che l'automobilista venga inutilmente disturbato dall'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza durante i percorsi cittadini, ognuno di noi potrà documentarsi seriamente in materia di incidenti stradali nei centri urbani e potrà riflettere sulla necessità di creare nell'automobilista quel riflesso condizionato cui prima accennavo per far sì che il fatto di allacciarsi la cintura di sicurezza non appena si sale in automobile diventi un fatto di educazione e di cultura. Inoltre potremo utilizzare questa pausa di riflessione per verificare che tipo di normativa esiste negli altri paesi, a partire da quelli che aderiscono all'Union Internationale de Prèvention Routière.

Nell'invitare il senatore Lotti a presentare nel corso della prossima seduta l'ordine del giorno preannunciato, propongo di rinviare il disegno di legge al nostro esame ad altra seduta.

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, anche io ritengo opportuno rinviare la presentazione dell'ordine del giorno annunciato dal senatore Lotti ad altra seduta perchè considero necessario inserire, oltre a quelle previste nel testo, anche altre categorie di automobilisti ai fini dell'esonero dall'uso delle cinture di sicurezza.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

«Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e ciclopedonali nelle aree urbane» (1572)

(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e ciclopedonali nelle aree urbane».

VISCONTI. Signor Presidente, voglio preannunciare la presentazione di emendamenti da parte del Gruppo comunista. Per questo motivo si rende necessario fissare un termine per la presentazione.

PRESIDENTE. Possiamo rimanere d'accordo che il termine per la presentazione di emendamenti viene fissato nel giorno di mercoledì della prossima settimana.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 10,55 alle ore 11,10.

«Disciplina dei voli turistici in zone di montagna» (2326), d'iniziativa dei deputati Portatadino ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disciplina dei voli turistici in zone di montagna», d'iniziativa dei deputati Portatadino, Bassanini, Alborghetti, Aniasi, Anselmi, Artioli, Azzaro, Balbo, Coloni, Donazzon, Fincato, Guerzoni, Masina, Motetta, Napoli, Parlato, Rauti, Ridi, Rodotà, Rutelli, Serafini Massimo, Silvestri, Soave, Stegagnini, Teodori, Visco, Zolla e Patria, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Golfari di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

GOLFARI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, la ringrazio per avermi voluto affidare la relazione su un disegno di legge di un certo interesse, presentato su iniziativa di tutti i Gruppi politici e relativo alla disciplina dei voli turistici in montagna.

Per quanto il provvedimento si manifesti modesto nella sua entità, ha una qualche importanza per il volo nelle zone di montagna. Come sapete, il volo in tali zone riveste interesse non soltanto dal punto di vista turistico e sportivo, ma anche economico e sociale. E il disegno di legge non tende a limitare il problema soltanto alla questione turistica, come vedremo meglio più avanti.

L'attività di volo in montagna è svolta per la maggior parte dagli elicotteri, ma nel disegno di legge ci si riferisce sia a questi ultimi che ai velivoli, in quanto non vi è una esclusiva riserva per gli elicotteri. In particolare, gli elicotteri effettuano interventi di soccorso, di trasporto di passeggeri e di merci, di operazioni di lavoro aereo, ma effettuano anche voli turistici e, ultimamente, come si dice in termini sportivi, attività di eliski, cioè di trasporto in alta montagna, su vette fuori pista, di persone che vogliono sciare e scendere a valle con mezzi propri.

La presenza degli aeroplani in area di montagna è invece prevalentemente legata all'attività turistica e di ricognizione.

Generalmente gli elicotteri e gli aerei impegnati in montagna decollano ed atterrano da aviosuperfici, cioè da aree idonee ad ospitare operazioni di volo. Quando si tratta di operazioni destinate all'uso esclusivo di elicotteri, ci si riferisce ad elisuperfici e, siccome il provvedimento parla sempre di aviosuperfici, anche da questo fatto si rileva che bisogna riferirsi sia agli elicotteri che ai velivoli.

Per le caratteristiche specifiche dei mezzi ad ala fissa, le aviosuperfici destinate all'uso di velivoli riguardano piste lunghe centinaia di metri, spazi dunque sensibilmente più grandi di quelli richiesti per gli elicotteri che necessitano di spazi relativamente ridotti, al massimo di 25 metri per 25 metri, quindi compatibili con le caratteristiche della montagna.

Negli ultimi anni da più parti sono state avanzate richieste di regolamentazione del volo turistico nelle zone montane, soprattutto richieste di regolamentazione di questa particolare forma sportiva denominata eliski. Tali richieste riguardano essenzialmente le zone della montagna protette, cioè parchi, riserve naturali, e così via. In alcune di queste zone le autorità competenti già hanno disciplinato i voli a bassa quota. Ad esempio, nell'area dello Stelvio, la direzione del parco limita la possibilità di sorvolare il territorio e in alcuni periodi lo

proibisce. Si tratta di una direttiva del parco che dal punto di vista normativo non so come sia fondata.

Ritengo in generale opportuno regolamentare l'attività del volo turistico e sportivo nelle zone di montagna, sui parchi e le aree protette e per questo ritengo che l'iniziativa in esame sia valida.

Il disegno di legge, che almeno dal titolo si propone di regolamentare l'attività di volo turistico, si spinge in realtà oltre la regolamentazione dei voli turistici e sportivi e interviene in senso modificativo su tutta l'attività di volo che può avere luogo in montagna, limitandola enormemente attraverso le imposizioni di vincoli sul numero e la quota delle aviosuperfici, cioè delle sedi di atterraggio e decollo.

Come dicevo all'inizio, nonostante il fatto che nel testo del disegno di legge gli aerei e gli elicotteri siano accomunati, l'attività complessiva che il mezzo ad ala rotante svolge in montagna è notevolmente prevalente e sarebbero per questo gli elicotteri ad essere pesantemente penalizzati, nonostante che l'attività turistica e sportiva sia solo una minima parte dell'attività che svolgono in montagna. Come ho già ricordato, l'attività prevalente è infatti costituita dal lavoro aereo, dal trasporto di materiali per costruzione, dal lavoro di riparazione di rifugi e di altre opere, dal controllo e dalla stesura di linee elettriche, telefoniche, dalla posa di paravalanghe, dal trasporto di materiali vari nei rifugi, presso i nuclei rurali in quota, dal trasporto a valle dei prodotti degli alpeggi.

Si tratta di attività che rivestono importanza non indifferente nella vita e nell'economia delle zone di montagna e che nulla hanno a che vedere con attività di svago o di tipo turistico-sportivo. Occorre quindi tenere presente questa distinzione tra attività turistico-sportive ed altre attività che non dovrebbero essere ricomprese tra quelle soggette alla normativa prevista nel disegno di legge al nostro esame. L'approvazione del disegno di legge nel testo presentato, invece, riducendo in modo drastico le aree e le possibilità di atterraggio, vincolerebbe pesantemente l'intera attività aerea in montagna in modo tale da causarne in pratica la scomparsa. È evidente al contrario la necessità che l'elicottero continui ad essere il principale attore della scena montana. Il mezzo ad ala rotante richiede infatti spazi molto ristretti per l'atterraggio e può avvenire in zone che non devono essere neanche preparate, il che rende il più delle volte compatibile l'intervento degli elicotteri con le esigenze ambientali.

Ben venga, dunque, una regolamentazione dell'attività di volo turistico-sportivo in zone di montagna a tutela dell'ambiente, ma senza penalizzare in modo indiscriminato tutte le attività che possono essere svolte tramite l'uso dell'elicottero, attività che spesso assicurano la sopravvivenza dei nuclei rurali in quota, garantiscono la presenza dell'uomo in montagna e presentano positive conseguenze sull'ambiente. È auspicabile quindi che si approvi il disegno di legge il quale però va modificato in alcune sue parti.

All'articolo 1 è bene che risulti chiaramente che si tratta di volo ed atterraggio di aeroplani ed elicotteri a fini turistici e sportivi. Inoltre occorrerebbe specificare meglio che cosa si intende per zona di montagna e bisognerebbe definire il rapporto tra la legislazione delle

regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano e la legge nazionale che verrebbe ad essere introdotta.

All'articolo 2 occorrerebbe precisare il significato del concetto di bassa quota; quasi si tratta infatti di una dizione molto generica che non risponde ai criteri di certezza che deve avere una normativa di questo genere. Personalmente sarei del parere di sopprimere integralmente il comma 2 dell'articolo 2, anche perchè considero poco significativa l'indicazione in esso contenuta di quote superiori a 1.100 metri sul livello del mare.

All'articolo 3 è opportuno chiarire che si tratta di attività turistico-sportive e non turistico-commerciali. In questo senso è necessario che all'articolo 5, fra le categorie a cui non si applica la legge, vengano ricomprese anche quelle del lavoro e del trasporto passeggeri.

PRESIDENTE. Parlare genericamente di trasporto passeggeri appare ambiguo; anche le attività turistico-sportive, infatti, presuppongono il trasporto di passeggeri.

GOLFARI, relatore alla Commissione. Si tratta di un aspetto che va chiarito; certamente va specificato l'ambito di applicazione della legge e quindi anche i soggetti che usufruiranno dei voli turistici. Occorre comunque distinguere, come ho già detto, il volo turistico e sportivo da quello commerciale e per il trasporto di passeggeri.

L'articolo 6, a mio avviso, andrebbe soppresso perchè introduce una limitazione al lavoro aereo che invece dovrebbe essere mantenuta.

Con le modifiche e le integrazioni che ho proposto, il disegno di legge in esame appare meritevole della nostra convinta approvazione rivestendo notevole importanza nel settore che esso intende disciplinare.

PRESIDENTE. Nel ringraziarlo per l'ampia illustrazione offerta alla Commissione, invito il relatore Golfari a formalizzare le proposte emendative che egli stesso ha annunciato. In questo modo tutti i Gruppi potranno valutare l'opportunità di tali proposte sulle quali la Commissione sarà chiamata a decidere dopo aver ascoltato anche il parere del Governo.

Propongo pertanto di rinviare l'esame del disegno di legge ad altra seduta.

MARNIGA. Signor Presidente, mi associo alla proposta di rinvio dell'esame del disegno di legge in quanto molti sono gli elementi di preoccupazione in relazione a come esso intende disciplinare lo svolgimento di importanti attività nelle zone di montagna.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

**«Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato» (2300), d'iniziativa dei deputati Lo Bianco ed altri e Barzanti ed altri, approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato», già approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Lobianco, Andreoni, Bruni Francesco Giuseppe, Campagnoli, Contu, Cristofori, Lattanzio, Pellizzari, Rabino, Ricciuti, Rinaldi, Tealdi, Urso, Zambon, Zarro e Zuech; Barzanti, Toma, Binelli, Stefanini, Montecchi, Felissari, Brescia, Lavorato, Nardone, Civita e Poli.

Prego il senatore Vella di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

VELLA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, voglio innanzitutto ricordare che al nostro esame, oltre al disegno di legge in titolo, vi sono anche i disegni di legge nn. 1399, 395 e 129 che vertono sulla stessa materia ma che, contrariamente a quello in esame, assegnato alla Commissione in sede deliberante, devono essere da noi esaminati in sede referente e sui quali dovremmo dunque chiedere il passaggio alla sede deliberante. Suggestisco dunque di esaminare il disegno di legge n. 2300 e, alla fine della relazione, stabilire se affrontare la discussione e quindi la votazione, oppure attendere che sia concessa la sede deliberante anche per gli altri disegni di legge prima ricordati.

Detto questo, ricordo che il disegno di legge n. 2300 contiene norme per la circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato. Bisogna tener presente che l'attuale normativa sulla circolazione stradale non regola tali attrezzi agricoli di tipo portato o semiportato, ma regola esclusivamente la circolazione di alcune macchine agricole catalogandole in semoventi e trainate. Il testo unico e le norme successive fissano le caratteristiche di tali macchine agricole, indicando anche i limiti di sagoma e di peso.

In realtà vi è una differenza tra le macchine agricole trainate e le attrezzature di tipo portato o semiportato. Le macchine agricole sono innanzitutto autorizzate alla circolazione quando le attrezzature sono montate posteriormente alla trattrice e quando la lunghezza delle macchine trainate non supera i tre decimi della lunghezza del veicolo.

Il disegno di legge che stiamo esaminando, e che è già stato approvato dalla Camera dei deputati, si prefigge lo scopo di dettare nuove norme per le attrezzature di tipo portato o semiportato. Bisogna anche precisare che tra queste attrezzature non vi è una grande differenza in quanto entrambe scaricano il loro peso a terra, attraverso le ruote della trattrice. Questo tipo di attrezzature agricole, differentemente dalla macchine agricole trainate, può essere montato non solo posteriormente, ma anche lateralmente e anteriormente alla trattrice.

Si è notato un incremento notevole di tali attrezzature che sono certamente migliori per alcune operazioni agricole di quanto non lo siano le macchine trainate, anche in relazione al minor costo di acquisto e di gestione.

Bisogna osservare anche che tali attrezzature sono intercambiabili e una stessa trattrice può montarne diverse.

Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

(Segue VELLA, relatore alla Commissione). Anche la produzione mondiale è di gran lunga aumentata.

Per questi motivi il disegno di legge intende facilitare la circolazione di tali attrezzature.

Il provvedimento si compone di cinque articoli, il primo dei quali fissa alcune norme tecniche e precisa alcuni limiti circa la lunghezza e la massa complessiva, il bloccaggio degli attacchi, stabilendo innanzitutto che la lunghezza complessiva dell'insieme composto dalla trattrice e dall'attrezzo non deve superare il doppio della lunghezza della trattrice isolata e non zavorrata.

Rimane poi fermo l'obbligo di iscrizione nella sagoma limite fissata dagli articoli 32 e 69 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni.

La lettera *b*), sempre dell'articolo 1, prevede che la massa complessiva dell'attrezzo o degli attrezzi portati non deve superare il 30 per cento di quella della trattrice isolata e non zavorrata.

La lettera *c*) precisa poi che la massa trasmessa sulla strada dall'asse di guida in condizioni statiche non deve essere inferiore al 20 per cento di quella della trattrice stessa in ordine di marcia. Naturalmente queste caratteristiche e questi requisiti sono richiesti ai fini della sicurezza del mezzo di trasporto.

Al punto *d*), sempre dell'articolo 1, viene stabilito il bloccaggio tridirezionale degli attacchi di supporto degli attrezzi, in modo da impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione.

Il punto 2 dell'articolo 1 fa divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura. Anche tali macchine agricole rimorchiate debbono cioè essere provviste di sistema frenante azionabile dalla trattrice.

L'articolo 2 prevede l'obbligo di segnalazione degli ingombri a sbalzo e fissa le caratteristiche e le misure dei segnali.

L'articolo 3 prevede la ripetizione dei segnali qualora siano occultati dagli attrezzi.

L'articolo 4 dispone che le trattrici agricole debbano essere dotate di dispositivi a luce lampeggiante gialla e l'articolo 5 infine stabilisce che le trattrici agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato, che non rientrano nei limiti precisati all'articolo 1, vengono considerate macchine agricole eccezionali per cui ad esse, in materia di circolazione, si applica quanto disposto dalla legge n. 719 del 1984.

Il disegno di legge al nostro esame favorisce alcune operazioni agricole e quindi più in generale le attività degli operatori agricoli. Tuttavia vorrei svolgere alcune considerazioni per quanto attiene al sistema sanzionatorio. L'articolo 5 stabilisce che, qualora le trattrici

agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato non rientrino in determinati limiti, vengono considerate macchine agricole eccezionali che, per circolare, sono soggette alla preventiva autorizzazione prevista per tali tipi di macchine. Inoltre la legislazione in vigore prevede anche delle sanzioni per coloro che circolano con macchine agricole eccezionali senza autorizzazione. Il comma 2 dell'articolo 2 del disegno di legge in esame fa divieto di circolazione alle trattrici agricole sprovviste dei dispositivi di segnalamento di cui al comma 1. Altri obblighi sono fissati all'articolo 3. Ebbene, non mi pare di rinvenire nel testo del disegno di legge alcuna previsione sanzionatoria per le ipotesi di inadempienza rispetto a tali obblighi.

Poichè mi rendo conto che l'approvazione di emendamenti tendenti a colmare questa lacuna costringerebbe la Camera dei deputati ed esaminare nuovamente il disegno di legge, mi limito ad invitare il Governo ad approfondire i rilievi che ho mosso al disegno di legge per verificare se effettivamente, come a me sembra, in assenza di sanzioni le norme in questione non sarebbero più tali. O si ritiene che alcune sanzioni previste nell'attuale legislazione sulla circolazione di questi veicoli eccezionali vadano applicate automaticamente anche ai casi di cui al disegno di legge al nostro esame oppure l'ufficio legislativo del Ministero dovrà suggerire alcune integrazioni concernenti il sistema sanzionatorio.

Fatte queste considerazioni, esprimo il mio parere favorevole sul disegno di legge ed invito la Commissione ad approvarlo.

PRESIDENTE. In attesa del trasferimento alla sede deliberante dei disegni di legge nn. 1399, 395 e 129, propongo di rinviare la discussione generale sul disegno di legge al nostro esame. Nel frattempo il relatore, sentito il Governo, potrà predisporre eventuali emendamenti.

VISCONTI. Signor Presidente, l'illustrazione del relatore è stata molto esauriente ma ha anche sollevato problemi che, a nostro parere, devono essere affrontati; non ultimo quello delle sanzioni.

All'ordine del giorno di questa Commissione sono iscritti anche altri provvedimenti, alcuni dei quali identici a quello al nostro esame mentre altri si differenziano per delle parti che, a mio avviso, hanno una notevole rilevanza. Mi riferisco al disegno di legge n. 1399 che, al punto e) dell'articolo 1, introduce una norma tecnica che non ritrovo nel testo che abbiamo fin qui esaminato. Per questo motivo ritengo opportuno il trasferimento alla sede deliberante di tutti i disegni di legge in materia in modo da giungere, in quella sede, ad un testo unificato che ci consenta di dibattere sugli aspetti problematici sollevati dal relatore. Ciò anche perchè occorre arrivare, ad avviso del Gruppo comunista, alla formulazione della migliore normativa possibile in una materia cui annettiamo estrema importanza.

PATRIARCA. Anche il Gruppo della Democrazia cristiana è convinto della necessità di richiedere la sede deliberante per tutti i disegni di legge su questa materia. In quella sede verrà poi scelto un testo unificato che certamente vedrà l'approvazione della Commissione.

MARNIGA. Anche il Gruppo socialista si associa alle considerazioni fin qui esposte.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOCT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA