

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

31° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 APRILE 1989

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni in materia di installazione ed utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore» (1658), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 2, 3, 8 e <i>passim</i>
ANDÒ (DC)	6, 12
FERRI, ministro dei lavori pubblici	10
LAURIA (DC), relatore alla Commissione	2
LIBERTINI (PCI)	6, 8
LOTTI (PCI)	5
SANESI (MSI-DN)	6
SANTUZ, ministro dei trasporti	6, 10
ULIANICH (Sin. Ind.)	6, 8
VISIBELLI (MSI-DN)	3, 8

I lavori hanno inizio alle ore 13,25.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Disposizioni in materia di installazione ed utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore» (1658), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni in materia di installazione ed utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore», già approvato dalla Camera dei deputati.

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

LAURIA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, illustrerò brevemente agli onorevoli colleghi questo disegno di legge che viene all'esame della Commissione in sede deliberante. Si tratta in sostanza di alcune modifiche alla legge n. 111 del 1988 ed in particolare agli articoli 20, 21 e 23 di quella legge. In pratica esso anticipa i tempi (apportandovi delle modifiche) dell'entrata in vigore di alcune norme che riguardano specificatamente l'installazione e l'utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore.

Sulla base delle statistiche, dalle quali si evince che si verificano più incidenti stradali per il non uso delle cinture di sicurezza che per altri motivi (ad esempio, per guida in stato di ebrezza, alta velocità, inosservanza delle norme che regolano la circolazione dei TIR), risulta evidente l'opportunità del disegno di legge al nostro esame. Raccomando quindi alla Commissione di vararlo al più presto, nonostante le perplessità che tra breve illustrerò. Il disegno di legge peraltro ci fa allineare con gli altri paesi della Comunità alle norme CEE già da tempo in vigore.

Il disegno di legge conserva alcune ambiguità che a mio avviso possono essere rimosse con le disposizioni che i Ministeri competenti emaneranno al più presto. In particolare suscitano perplessità le disposizioni che riguardano lo slittamento del termine temporale per quanto riguarda gli autoveicoli immatricolati dopo il 1° gennaio 1978 e quelle di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 4 dell'articolo 1, che riguardano l'esenzione dall'obbligo per alcune categorie di individui (le donne in stato di gravidanza ed i soggetti invalidi o con caratteristiche somatiche incompatibili con l'uso delle cinture di sicurezza). Quanto a questi ultimi la dizione mi sembra un po' vaga: attendiamo comunque alcune disposizioni da parte del Ministero della sanità che dovrebbero meglio precisare l'interpretazione della norma.

Il disegno di legge prevede sanzioni amministrative pecuniarie differenziate tra l'area urbana e quella extraurbana. Il motivo è chiaro:

la sfera del pericolo è più ampia nelle zone periferiche, nelle percorrenze non urbane e nelle autostrade.

Altri aspetti che potrebbero suscitare perplessità sono la disciplina dell'obbligo per le automobili delle autoscuole, l'esclusione dall'obbligo per i bambini che viaggiano su auto pubbliche o su autovetture adibite a noleggio; ma anche per questi casi si potrebbe rimediare con circolari ministeriali (ad esempio, si potrebbe prevedere l'accompagnamento da parte di un maggiorenne nel sedile posteriore).

Ci sono poi alcuni problemi legati al controllo dell'efficienza delle cinture da parte degli interessati (sarebbe forse più opportuna una verifica periodica da parte degli organi competenti, così come viene fatto per le altre parti di carrozzeria e meccanica).

Gli emendamenti che potrebbero essere apportati al disegno di legge sarebbero quindi numerosi e di varia natura; ma potrebbero ugualmente confluire nelle circolari ministeriali esplicative o in altre leggi in corso di approvazione. Dato l'interesse prevalente di non ritardare l'iter del disegno di legge, consiglio quindi alla Commissione di non apportare modifiche ed invece di accompagnare l'approvazione del disegno di legge con un ordine del giorno nel quale vengano enunciate le osservazioni più pertinenti, quelle che hanno sollevato maggiori perplessità in questa sede.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

VISIBELLI. Signor Presidente, desidero dire che siamo estremamente scettici e sfiduciati nei confronti di questo disegno di legge, non soltanto per il testo, sul quale il relatore è già intervenuto e pure noi interverremo, per quelle ambiguità che vi si riscontrano, ma anche perchè abbiamo vivo timore che queste norme vadano a finire come quelle sull'obbligo di indossare il casco sui motoveicoli: grandi rincorse per trovare i caschi, modelli non omologati financo tra le forze di polizia urbana e poi i caschi fanno bella mostra di sè non sulla testa dei conducenti, ma sui motoveicoli, specialmente in città e specialmente con le note carenze degli organici dei vigili urbani. Il fatto che nelle città del collegio del senatore Mariotti siano tutti pedissequi osservatori delle norme in materia non esclude che nel Meridione - e quanto dico è di facile rilevazione - si sfugga all'obbligo dell'indossare il casco. È questa la dimostrazione che esistono due tipi di Italia, quella del Nord e quella del Sud.

In merito al dettato del presente disegno di legge, già nella relazione ne viene fatto strame, poichè il provvedimento è composto di due soli articoli e, a forza di eliminazioni, non so proprio cosa ne resterà. Il comma 2 dell'articolo 1 stabilisce che: «Il conducente dei veicoli di cui alla presente legge è tenuto ad assicurarsi della persistente efficienza delle cinture di sicurezza». È questa una norma che si può paragonare alla filosofia, con o senza la quale non cambia nulla; e poi che senso ha un controllo fatto dallo stesso conducente? E qualora egli non lo effettui cosa accade?

Il comma 4 dell'articolo 1 riguarda l'esenzione dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza per le donne in stato di gravidanza e per i soggetti invalidi o con caratteristiche somatiche incompatibili con

l'uso delle cinture stesse. Personalmente ritengo che la dizione usata sia talmente ampia e vaga che alla fine risulta non avere significato alcuno. È vero, infatti, che sono previsti certificati medici da esibire agli organi di polizia di cui all'articolo 137 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, però, onorevoli colleghi, cosa vuol dire «donne in stato di gravidanza»? Non credete, visto l'abuso che di queste certificazioni viene fatto in Italia per giustificare l'assenteismo, che si potrebbe giungere ad una situazione analoga anche per questi certificati? La dizione, poi, «caratteristiche somatiche incompatibili» mi sembra veramente troppo generica, basti pensare al caso dei soggetti con altezza superiore al metro e novanta.

Con riguardo al comma 6 dell'articolo 1 vi è il problema - sollevato dal relatore ed anche dai diretti interessati, dalle famiglie, dall'opinione pubblica - dei bambini di età compresa tra i quattro e i dieci anni. Personalmente ignoro in base a quali criteri si possano individuare con precisione i bambini che rientrano in questa fascia di età. Tale norma, ad esempio, esonera i bambini di undici anni. Ma come si fa a stabilire con esattezza se un bambino ha dieci anni oppure undici, e in quest'ultimo caso non rientra quindi nel caso *de quo*?

Come pure crea notevoli problemi il fatto che i bambini debbano essere trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei due tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti. Il successivo comma 7 pone il problema dell'ambito di applicazione. Infatti con l'abrogazione del comma terzo dell'articolo 21 della legge 18 marzo 1988, n. 111, l'obbligo di dotarsi delle cinture di sicurezza si estenderebbe anche alle autovetture immatricolate prima del 1978.

Volevo poi chiedere al relatore se egli ritenga, circa questi problemi relativi alla sicurezza, che nell'ambito degli autobus, sulla base delle relazioni e delle statistiche citate in apertura, i rischi di incidenti siano differenti da quelli che si verificano per la circolazione delle autovetture.

Concludo dicendo che forse a livello di maggioranza, a livello di Governo, non contenti di aver creato il caos nella sanità si vuole introdurre il caos anche nella circolazione automobilistica. Faccio tale affermazione perchè le stesse situazioni che si sono verificate giorni fa negli ospedali andrebbero, a nostro avviso, a crearsi nel trasporto privato, nel trasporto su gomma, ai sensi dell'articolo 2, il quale, contrariamente a tutta una filosofia legislativa che precedentemente aveva fissato termini più congrui (sei mesi per applicare le cinture di sicurezza ed un anno perchè divenissero obbligatorie, termini elastici che darebbero modo anche di procedere con criterio) stabilisce che la presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. A questo punto il caos che si è verificato negli ospedali diventerà cosa di poco conto rispetto a quanto si verificherà in questo settore.

Il relatore - cui do atto dell'onestà intellettuale con cui ha svolto la sua relazione - ha affermato che in effetti nel testo ci sono delle ambiguità, tuttavia si può rimediare con eventuali circolari esplicative, o con successive iniziative; poi, comunque sia, c'è il problema del 26 aprile, che è il termine entro cui le cinture di sicurezza diverranno obbligatorie.

Ebbene, laddove si volesse seguire questa strada, diciamo fin d'ora che non saremmo d'accordo, in primo luogo perchè è un modo estremamente strano di procedere quello secondo il quale si approva una norma e dopo si presenta un'ordine del giorno nel quale si afferma che la norma non è esatta, invitando il Governo a modificarla; in secondo luogo non ci si può rifiutare di approvare una norma ed invitare il Governo ad emanare delle circolari.

Non accetto infine di chinare il capo dinanzi ad un disegno di legge così malfatto, con la spada di Damocle del ricatto che il 26 aprile scadranno i termini: non lo accetto proprio.

LOTTI. Mi rendo perfettamente conto che discutere di questo disegno di legge ci può portare a sostenere la tesi, apprezzabilissima, che l'attesa che si è creata nel paese in merito al problema della sicurezza stradale consiglia di approvare il provvedimento così come è, nonostante tutte le osservazioni critiche che sono state fatte; al tempo stesso però c'è la voglia di chiederci come sia possibile, dopo mesi di discussione e di polemiche sulla stampa, che un ramo del Parlamento – anche con il voto della mia forza politica che non intendo qui rinnegare – licenzi un provvedimento che più lo si legge e più appare il frutto di improvvisazione e quindi creerà grandissimi problemi alla maggior parte degli utenti.

I colleghi intervenuti si sono già soffermati su tali difficoltà. C'è un articolo del «Sole-24 ore» del 16 marzo scorso che riporta anche una dichiarazione del SIULP a testimonianza che il presente disegno di legge, che avrebbe dovuto fare chiarezza, crea non pochi problemi. A questo punto l'atteggiamento del legislatore diventa difficile.

La volontà della legge è di anticipare di alcuni mesi l'obbligo dell'allacciamento delle cinture di sicurezza, tralasciando però un fatto importante ed evidente: l'articolo 23, comma 8, della legge n. 111 prevedeva che un decreto del Ministro avrebbe fissato tutte le modalità d'uso delle cinture di sicurezza e anche i casi di esenzione. Non essendo ancora stato presentato quel decreto, la Camera dei deputati ha anticipato alcuni dei criteri, quelli che sembravano essere di largo riferimento per l'utenza automobilistica, creando però al tempo stesso problemi di altro genere. Come può tutto questo essere conciliato?

Ricordo che quel decreto avrebbe dovuto essere il risultato di un esame comparato delle legislazioni dei paesi che da anni hanno introdotto l'obbligo delle cinture.

Con il presente provvedimento corriamo il rischio di aumentare la confusione come se non bastasse la sentenza malefica del TAR, che ha prodotto uno stato di caos e sconcerto nell'utenza automobilistica.

Considerati i problemi che creerà la legge, è facile pensare che si ripeterà quanto è avvenuto in occasione della norma sul *ticket*: avremo una norma che non si saprà come applicare. Signor Ministro, come si misura l'altezza delle persone, quale strumento deve essere preventivamente usato? Inoltre, come deve avvenire la certificazione? Quali sono quei cittadini che intuiscono che dovranno recarsi presso il municipio o la USL per farsi misurare l'altezza? Sono tutti problemi irrisolti.

Siccome la mia forza politica a suo tempo votò a favore dell'introduzione dell'obbligo delle cinture di sicurezza, confermiamo

oggi il nostro voto favorevole affinché il presente provvedimento entri in vigore nel rispetto della scadenza del 26 aprile. Tuttavia il decreto che il Ministro deve emanare è bene che veda la luce in tempi rapidi, in modo che possano essere dettate disposizioni immediate e certe, tenendo conto dell'esperienza accumulata dagli altri paesi nei quali l'obbligo vige già da alcuni anni. Diversamente correremmo il rischio di far cadere questa misura così importante per la sicurezza stradale nel ridicolo, provocando conseguentemente il non rispetto della norma.

Ci sono poi anche delle incongruenze: come è stato possibile introdurre la diminuzione delle sanzioni? È contro ogni logica! Se siamo convinti che le cinture di sicurezza significano una diminuzione del numero di feriti e di morti, come possiamo prevedere tale riduzione proprio nei centri abitati? A Vicenza abbiamo sperimentato che un incidente causato alla velocità di sette chilometri orari, senza che il conducente usi le cinture di sicurezza, può risultare pericolosissimo.

Abbiamo perciò numerosissime riserve sul provvedimento, ma siccome la mia forza politica non è contraria all'introduzione dell'obbligo immediato dell'uso delle cinture di sicurezza, possiamo «turarci il naso» e votare la legge.

Concludendo, vorrei ribadire un fatto molto importante: occorre tener presente l'esperienza di quei paesi che da anni hanno introdotto l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza.

Con questa affermazione e con le preoccupazioni che ho espresso, voteremo a favore del provvedimento.

LIBERTINI. Votiamo a favore della legge ma ci scarichiamo di ogni responsabilità.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. È troppo comodo! Dovete farvi carico dell'intero testo.

SANESI. Non avete il coraggio di votare contro, questa è la verità.

ANDÒ. Signor Presidente, intervengo molto brevemente per chiedere un chiarimento. Nel comma 1 dell'articolo 1 del disegno di legge al nostro esame in sostanza si dice che il conducente ed i passeggeri a bordo di un veicolo immatricolato prima del 1° gennaio 1978 non hanno l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza, dal momento che l'obbligo è previsto solo per quanto riguarda i veicoli immatricolati dopo quella data. Ma il comma 7 dello stesso articolo, abrogando il comma 3 dell'articolo 21 della legge 18 marzo 1988, n. 111, estende l'obbligo di installazione delle cinture di sicurezza anche ai veicoli immatricolati prima del 1° gennaio 1978.

Ora, non so dal punto di vista tecnico se i veicoli immatricolati prima del 1° gennaio 1978 consentano l'installazione delle cinture di sicurezza con *standards* ottimali, ma credo che un chiarimento da parte del Governo sia opportuno.

ULIANICH. Non voglio citare Jacopone da Todi che è già stato citato in maniera perfetta, anche se devo dire che Jacopone da Todi si riferiva al Vangelo. Comunque in maniera amichevolmente blasfema ci

si voleva riferire analogicamente a questa nostra legislazione che come ben sappiamo non è molto attenta nè mai filologicamente esatta. Comunque sono, nel fondo, d'accordo: è necessario che la legislazione sia univoca sul piano terminologico e quindi interpretabile con chiarezza da chi deve farla attuare, se si producono conflitti sul piano interpretativo è evidente - è stato detto dal senatore Lotti e lo ribadisco - la necessità di un decreto ministeriale esplicativo, che renda certo quanto nel disegno di legge può risultare generico.

Un punto sul quale mi permetto di insistere è quello dell'entrata in vigore della legge, poichè mi sembra grandemente presuntuoso affermare che essa entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, quasi che la gente sia tenuta ogni giorno a leggerla e ad organizzare in base ad essa la propria vita: è veramente inconcepibile! Direi, signor Ministro, che è necessario un lasso di tempo sufficiente in modo che attraverso i *media* si riesca a far conoscere alla gente il termine preciso di entrata in vigore della legge.

Direi poi che non è bello che nel nostro paese vi siano leggi che si rincorrono sul medesimo argomento. Non è serio procedere in maniera così disordinata. Dovremmo attenerci al costume di seguire una sola strada, perchè altrimenti, con questo proliferare di norme, non faremo altro che ingenerare confusione nella gente.

Mi dichiaro d'accordo con quanto rilevato dal senatore Andò: è necessario specificare alcune parti della normativa. Ad esempio mi sembra ridicolo pretendere che ci si muova con il certificato che testimoni lo stato di gravidanza. Trovo questa una trovata poco degna e poco rispettosa della persona umana. Se la polizia stradale ferma una persona che dichiara di essere in stato di gravidanza e che per questo motivo non indossa la cintura di sicurezza, qualora sussistano dubbi, potrebbe essere concesso un congruo tempo per produrre il certificato.

Per quanto riguarda la dizione di cui alla lettera *b*) del comma 4 dell'articolo 1 (soggetti invalidi o con caratteristiche somatiche incompatibili con l'uso delle cinture di sicurezza), ritengo che sulla base delle conoscenze scientifiche moderne vi siano senz'altro altri casi che debbono essere considerati. Ad esempio, può accadere che una persona sentendosi legata soffra di una particolare fobia: è un caso in cui la persona non può essere costretta a fare un viaggio da Roma a Milano con la cintura di sicurezza. Anche per queste fattispecie, comunque, la certificazione dovrebbe poter essere prodotta entro un lasso di tempo. Nel decreto attuativo, signor Ministro, lei potrà indicare i casi per i quali la scienza medica contemporanea giustifica che non si indossino le cinture di sicurezza e prevedere che la dimostrazione della impossibilità sia fatta entro un lasso di tempo congruo. Se, ad esempio, la persona interessata ha un tessuto adiposo di un metro e mezzo, è matematicamente impossibile che essa possa agganciare la cintura di sicurezza; ma vi sono altre caratteristiche somatiche che non sono così facilmente configurabili e che dovrebbero purtuttavia essere elencate, a mo' di esempio, in una casistica. Abbiate pazienza: in italiano «somatico» significa tutto quanto riguarda il corpo e quindi caratteristiche somatiche può voler dire tutto, ma può anche non voler dire nulla.

VISIBELLI. Si potrebbe dire «caratteristiche psicosomatiche».

ULIANICH. Ma con tutti i disturbi psicosomatici che abbiamo, noi parlamentari per primi, non cambieremo nulla.

Signor Presidente, vorrei aggiungere un'ultima cosa. È vera questa divisione tra Nord, Centro e Sud per quanto riguarda l'obbligatorietà del casco. Vedo a Napoli e nel Meridione molti giovani che guidano motociclette con targa, di cilindrata superiore quindi ai 50 centimetri cubici, con due caschi - quando ciò avviene - appesi lateralmente, ma vedo anche moltissima gente che guida senza casco e che non viene fermata nè dalla polizia municipale nè dalla polizia stradale. È questa un'ulteriore conferma della spaccatura che esiste nel nostro paese tra Nord, Centro e Sud. È necessario che i competenti organi di prevenzione agiscano per formare le coscienze dei cittadini e per reprimere gli abusi là dove stanno diventando un costume. Soprattutto per la prevenzione, signor Ministro, avete gli strumenti; tornate sull'argomento, non basta una legge e non basta l'intervento severo per un mese perchè essa venga attuata.

Ho sentito di un illustre chirurgo che si trovava in macchina con me, vedendo dei ragazzi guidare le motociclette senza casco, affermare che si trattava di ottima merce per i trapianti. E ciò in maniera quasi sadica che ho duramente condannato. Tuttavia a questo siamo. E non vedo perchè nel Meridione i nostri giovani debbano essere considerati sul piano umano e civile in maniera diversa da quelli del Centro e del Nord.

LIBERTINI. Per quanto riguarda i bambini da 4 a 10 anni occorrerebbe rendere più chiaro cos'è il sistema di ritenuta. Non so, infatti, se avete ben presente un bambino di quella età e delle difficoltà che vi potrebbero essere a metterlo sul seggiolino. Vi sono bambini di 8 o 9 anni che è impossibile riuscire a mettere sul seggiolino ed allora? Tale aspetto quindi, va chiarito, perchè si creano problemi enormi alle famiglie. Si tratta di una norma totalmente astratta.

Se il bambino è piccolo può stare nel seggiolino, ma se è grande e può allacciarsi la cintura occorrerebbe fare una specificazione in tal senso. Sottolineo questo aspetto che è importante - e lo hanno detto in tanti - per il trasporto familiare.

PRESIDENTE. Desidero fare alcune brevi osservazioni e chiedere al Governo, che si è fatto promotore di una legge anticipatrice dei tempi che con la legge n. 111 avevamo fissato, se intende mantenere, per ragioni di politica e di sicurezza queste anticipazioni, giacchè ci troviamo in un profondo disagio. Infatti il 26 aprile dovrebbe scattare l'obbligo delle cinture di sicurezza, il che significa che questo ramo del Parlamento dovrà approvare questo provvedimento in modo tale che la *Gazzetta Ufficiale* possa pubblicarlo entro il 25 aprile. Ma ciò vorrebbe dire non modificare il disegno di legge così come ci è pervenuto dalla Camera, altrimenti tra il ritorno in terza lettura nell'altro ramo del Parlamento ed eventuali correzioni certamente la data del 26 aprile verrà superata.

Dico questo perchè, oltre alle contraddizioni ed alle ambiguità che sono state rilevate, c'è un fatto che mi preoccupa. L'articolo 21, che è quello che è stato più manipolato, al comma 3 recita: «Le disposizioni relative all'obbligo dell'equipaggiamento con cinture di sicurezza non si applicano ai veicoli non predisposti fin dall'origine con i punti di attacco specifici». Quindi l'articolo 21 porta una distinzione tra i veicoli anteriori al 1978, per i quali con apposito decreto del Ministro dei trasporti si possono individuare quei veicoli utilizzabili per le cinture di sicurezza - ed in questo senso entro 18 mesi dalla entrata in vigore della legge n. 111 deve indicarli - ed i veicoli non predisposti fin dall'origine, per i quali è inutile ed anzi dannoso predisporre attacchi per le cinture di sicurezza. Non si tratta più, quindi, di un criterio temporale. Nell'ambito dei veicoli immatricolati prima del 1978 vi sono queste due categorie. Mi è stato detto che la Commissione affari costituzionali della Camera dei deputati ha chiesto la soppressione del comma 7 che recita: «Il comma 3 dell'articolo 21 della legge n. 111 è abrogato». Non desidero polemizzare con la Camera, ma diamo una falsa sicurezza ai cittadini i quali, in base a questa legge, dovrebbero equipaggiare anche le 500 con le cinture di sicurezza, avendo l'illusione che usandole possano salvarsi. Ma su questi tipi di autovetture vi è semplicemente una lamiera, bucata, alla quale si applicano le cinture, che diverrebbero addirittura dannose.

A questo punto ci troviamo davvero in una situazione difficile, tra l'altro in contraddizione con quanto si dice al comma 2 dell'articolo 1 del disegno di legge che oggi dovremmo approvare, dove si dice: «Il conducente dei veicoli di cui alla presente legge è tenuto ad assicurarsi della persistente efficienza delle cinture di sicurezza». Ma se tecnicamente non può esserci una sicurezza di queste cinture, come fa il conducente del veicolo, obbligato a mettere la cintura anche alla 500, ad assicurarsi della loro efficienza? Senza considerarne la pleonasticità, perchè allora lo stesso obbligo il conducente lo dovrebbe avere per il sistema frenante giacchè è ovvio che chi è proprietario di un bene è tenuto a garantirne l'efficienza altrimenti risponde civilmente e penalmente quando la legge lo prevede. Questa contraddizione mi colpisce profondamente.

Ci si chiedeva se era il caso di approvare il provvedimento con qualche *escamotage* che era anche stato trovato, ma che la parte politica del senatore Visibelli rifiuta. Lo *escamotage* era il seguente: poichè il Ministro dei trasporti entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della legge 18 marzo 1988, n. 111, cioè entro il mese di ottobre, deve indicare le autovetture che devono essere equipaggiate con cinture di sicurezza se immatricolate prima del 1978, se il decreto del Ministro - o un provvedimento legislativo, come noi riteniamo - eliminasse questa abrogazione prevista nel disegno di legge attuale, potremmo allora risolvere la situazione. Altrimenti il Governo ci deve dire se preferisce la data del 26 aprile, pur con queste contraddizioni, o se preferisce rinviare di qualche settimana o di qualche mese queste anticipazioni. È il Governo che ci deve dire questo, giacchè noi rileviamo le difficoltà che presenta il disegno di legge in esame. Tra l'altro, tra le varie contraddizioni c'è anche quella del comma 6. I veicoli della categoria N1 sono gli autotreni, ma i bambini sul retro degli autotreni non

possono neppure salire e quindi si tratta di una precauzione eccessiva dal momento che esiste una proibizione.

Vorrei, pertanto, sentire il parere del Governo sulle perplessità che ho sollevato.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Sapete che sono stato al centro di una avventurosa vicenda con il TAR del Lazio, il quale mi ordinò di fatto di dare applicazione immediata al disposto della legge n. 111 tant'è che, proprio per tutelare un minimo di ordine delle cose, ho dovuto impugnare la sentenza del TAR presso il Consiglio di Stato.

I tempi scanditi dalla legge n. 111 certamente avevano delle motivazioni, probabilmente collegate e ad un problema di predisposizione del materiale idoneo omologato (c'è un problema serio di omologazione delle cinture che, una volta installate, devono essere valide sia in Italia che in Francia, che in Germania, che in Spagna; sarebbe curioso, infatti, che si facesse una spesa per cinture non abilitate in altri paesi) e ad un problema di assuefazione del soggetto all'uso della cintura stessa, poichè vi può essere qualche fastidio nella fase iniziale. Tuttavia, di fronte alla campagna per la sicurezza, alla battaglia per eliminare gli incidenti mortali sulle strade, siamo venuti alla determinazione di anticipare i tempi dell'uso delle cinture di sicurezza facendoli coincidere con quelli previsti per il montaggio delle stesse. Vorremmo perciò pregare la Commissione di provvedere in tal senso, in modo che i cittadini possano il 26 aprile avere l'obbligo di indossare le cinture oltre che di installarle nelle autovetture. In caso contrario l'obbligo dell'allacciamento potrebbe entrare in vigore prima di quello previsto per la loro installazione.

La circolare applicativa è stata ben fatta, con la collaborazione degli esperti; naturalmente non pochi sono i problemi concernenti i tipi di cintura da adottare in conformità a quanto previsto negli altri paesi europei, il modo in cui vengono installate le cinture (che talvolta comporta anche dei rischi per chi ne fa uso se detto uso non è corretto), eccetera.

Ho qualche perplessità sulla installazione delle cinture nelle vetture immatricolate prima del 1978. Sono convinto però che prima della stagione estiva sia importante prevedere l'obbligo delle cinture di sicurezza almeno per le vetture costruite in epoca posteriore, salvo poi valutare con gli esperti come sia possibile prevedere l'obbligo anche per le auto più vecchie.

Mi farò certamente carico dei problemi sollevati dai senatori che sono intervenuti questa mattina (l'uso delle cinture per le donne in gravidanza ovvero per i bambini), ma ritengo importante in questo momento stabilire che il 26 aprile entri in vigore l'obbligo della installazione delle cinture e del loro allacciamento. I problemi sollevati potranno essere affrontati con altri interventi normativi.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Anch'io stamane ero venuto in Commissione con un pacchetto di emendamenti sul presente disegno di legge, che rispetto alla sua formulazione originaria ha registrato dei

cambiamenti che risultano incoerenti con la sua filosofia di fondo. Il disegno di legge intendeva intanto eliminare la discrasia presente all'interno della legge n. 111: condivido le motivazioni dell'ordinanza del TAR ma non ne condivido il dispositivo, perchè il TAR avrebbe dovuto impugnare di fronte alla Corte costituzionale la legge n. 111.

Nel momento in cui si prevede l'obbligo della installazione ma si ritarda quello dell'uso si registra una incongruenza che ha un rilievo di incostituzionalità. Occorre perciò far coincidere la data dell'obbligo della installazione con quella dell'obbligo dell'allacciamento.

Vi è poi, ad essere attenti, un'altra discriminazione: la distinzione tra gli autoveicoli immatricolati prima e dopo il 1978, anche se la disparità di trattamento è determinata da alcune difficoltà tecniche. Sono d'accordo sul comma 4 dell'articolo 21 della legge n. 111, che stabilisce che sono esenti dall'obbligo dell'adozione delle cinture di sicurezza le automobili di interesse collezionistico iscritte negli appositi registri. Non sono d'accordo invece sul comma 3, perchè se crediamo nella sicurezza dobbiamo stabilire che circolare senza le cinture è pericoloso, altrimenti vuol dire che non ne siamo convinti. Se ci sono delle vetture che non consentono l'uso delle cinture di sicurezza, non dovrebbero circolare. Le vetture di interesse collezionistico partecipano a gare con limitazione alla circolazione, mentre una Fiat 500 è pericolosa se circola senza alcuna limitazione. Quindi o si trova il modo di garantire la sicurezza grazie ad un certo comportamento all'interno dell'autovettura oppure si dovranno prevedere delle limitazioni alla circolazione delle vetture non sicure.

Su questo punto abbiamo riflettuto molto e abbiamo ritenuto che il disegno di legge non sia attaccabile quando abroga il comma 3 dell'articolo 21. Sono d'accordo sulla inopportunità di distinguere tra sanzioni per le violazioni commesse in un centro urbano e sanzioni per violazioni commesse nelle aree extraurbane. Personalmente ero d'accordo sulla depenalizzazione: sono state depenalizzate alcune gravissime violazioni sulla strada e addirittura nel pacchetto sicurezza si è proposto di ripristinare alcune sanzioni penali. Ad esempio, si è ritenuto più opportuno trasformare l'ammenda prevista nella legge n. 111 in sanzione amministrativa.

Per quanto riguarda poi la formula piuttosto generica delle esenzioni, ricordo che la Camera era partita dalla individuazione di un'altezza minima e di una altezza massima. Per quanto riguarda l'altezza massima non vi è alcuna legislazione europea che la preveda e non vi sarebbero giustificazioni mediche per l'esenzione dall'obbligo di soggetti più alti di un metro e novanta. Comunque alla fine si è ritenuto di non indicare alcuna altezza, lasciando la disciplina ad una riflessione e ad una migliore identificazione di caratteristiche somatiche (che naturalmente comprendono l'altezza, la paraplegia ed altro) da parte del Ministero. Nella dizione «soggetti invalidi» possono invece ben rientrare le persone invalide mentali; comunque ciò potrà essere specificato nel decreto. È un'idea che serve a specificare meglio, non certo a creare incertezza o disparità di trattamento. Ricordo peraltro che vigono i principi generali del diritto e quindi laddove vi sia un'impossibilità fisica o psichica di indossare le cinture di sicurezza, la legge non può certo derogare ai principi generali: possiamo stare tranquilli.

Per quanto riguarda le donne in stato di gravidanza sono d'accordo che può essere mortificante andare in giro con la certificazione medica, ma una interpretazione che non sia al di fuori delle regole, una interpretazione evolutiva, potrà meglio specificare il dettato legislativo.

Ho avuto anch'io un po' di disagio a dare l'assenso ad una legge che può determinare incertezza e quindi mentre intervenivano gli onorevoli senatori ho ascoltato con molta attenzione le loro osservazioni e ho cercato di valutare quale potesse essere la strada da percorrere, sempre nel quadro delle regole, perchè non possiamo modificare le norme con circolari o provvedimenti amministrativi. Credo comunque che vi sia lo spazio per dare un segnale giusto ai cittadini. Per quanto riguarda la data di entrata in vigore del provvedimento, auspico che per il 26 aprile 1989 ci possa essere la coincidenza dell'entrata in vigore dell'obbligo di installazione e dell'obbligo dell'uso. Questo è un punto fermo: ci resta un certo lasso di tempo per sciogliere il nodo degli autoveicoli immatricolati prima del 1978 o con il pacchetto sicurezza o con la predisposizione di apposita normativa, perchè effettivamente il rigore vorrebbe che si imboccasse una strada a senso unico.

In sostanza mi sembra un disegno di legge estremamente importante anche in relazione alle direttive europee che rappresentano un segnale molto preciso.

ANDÒ. Signor Presidente, insieme ai colleghi Lauria, Rezzonico, Lotti, Visconti, Ulianich e Mariotti, ho predisposto il seguente ordine del giorno:

«l'8^a Commissione permanente del Senato,

ritenendo di approvare il disegno di legge n. 1658 nella positiva valutazione dell'obiettivo di accelerare l'entrata in vigore dell'obbligo di indosso delle cinture di sicurezza a partire dal 26 aprile, data di entrata in vigore dell'obbligo della loro installazione,

ritenuto che sussistano anche nel testo del disegno di legge n. 1658 problemi di interpretazione e coordinamento da affrontare, affinchè la legge soddisfi compiutamente le esigenze di chiara comprensione delle norme cui attenersi da parte degli automobilisti nel superiore inderogabile valore della sicurezza stradale,

impegna il Governo:

ad emanare in tempi brevi necessarie disposizioni interpretative della legge, nonchè i decreti di attuazione previsti dalla legge n. 111 del 1988 tenendo presenti le osservazioni e le proposte emerse nel corso del dibattito svoltosi in Commissione».

0/1658/1/8

Ne chiedo la votazione.

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno testè letto, presentato dal senatore Andò e da altri senatori.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Dall'entrata in vigore della presente legge il conducente ed i passeggeri occupanti i posti anteriori dei 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 dal 1° gennaio 1978, hanno l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza in qualsiasi situazione di marcia.

2. Il conducente dei veicoli di cui alla presente legge è tenuto ad assicurarsi della persistente efficienza delle cinture di sicurezza.

3. Le violazioni delle disposizioni della presente legge e degli articoli 20, 21, 22 e 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire 60.000 a lire 100.000, ridotta della metà se le violazioni sono commesse nei centri abitati. Si applicano le disposizioni del titolo IX del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. È abrogato il comma 7 dell'articolo 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111.

4. Fino all'emanazione dei decreti previsti dal comma 8 dell'articolo 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, sono esentati dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza:

- a) le donne in stato di gravidanza;
- b) i soggetti invalidi o con caratteristiche somatiche incompatibili con l'uso delle cinture di sicurezza;
- c) i soggetti che espletano un servizio di polizia di emergenza o di soccorso.

5. Nei casi di cui alle lettere a) e b) del comma 4 il diritto all'esenzione deve essere dimostrato con certificazione medica da esibirsi agli organi di cui all'articolo 137 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

6. Decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i bambini da 4 a 10 anni occupanti i sedili posteriori dei veicoli delle categorie M 1 e N 1, di cui all'allegato I del citato 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.

7. Il comma 3 dell'articolo 21 della legge 18 marzo 1988, n. 111, è abrogato.

È approvato.

Art. 2.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.
Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge
nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 14,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. GIOVANNI LENZI