

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

49° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto,
indi del Vice Presidente BISSO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei conducenti di motocicli, ciclomotori e motocarrozette» (811), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Bocchi ed altri, Briccola ed altri, Serrentino e Battistuzzi, Lucchesi ed altri, Mora ed altri, Usellini ed altri, Lussignoli ed altri, Fusaro ed altri, Balzamo, Rizzo, Baghino ed altri, nonchè di un disegno di legge d'iniziativa del Consiglio regionale della Liguria e di uno dei deputati Rubino ed altri, approvato dalla Camera dei deputati;

«Nuove disposizioni sulla circolazione dei ciclomotori» (41), d'iniziativa dei senatori Marinucci Mariani ed altri;

«Obbligo dell'uso del casco protettivo per motociclisti e ciclomotoristi» (246), d'iniziativa dei senatori Pacini ed altri;

«Nuove disposizioni sulla circolazione dei motocicli» (249), d'iniziativa dei senatori Foschi ed altri;

«Norme per l'uso obbligatorio del casco protettivo per i ciclomotori ed i motocicli» (288), d'iniziativa dei senatori Ruffino ed altri.

(Discussione congiunta; approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 811; assorbimento dei disegni di legge nn. 41, 246, 249 e 288) (1)

PRESIDENTE:

– Spano Roberto (PSI) Pag. 2, 5, 9 e passim
– Bisso (PCI) 27, 30

BASTIANINI (PLI) 24, 34, 38 e passim
CARTIA (PRI) 18, 37, 40 e passim
COLOMBO Vittorino (V.) (DC) 21, 32, 33 e passim
DEGOLA (DC) 23, 35, 52 e passim
FONTANARI (Misto-SVP) 29, 32, 38
GIUSTINELLI (PCI) 21, 22
LOTTI Maurizio (PCI) 8, 9, 11 e passim
MARINUCCI MARIANI (PSI) 13, 15, 34 e passim
MASCADRI (PSI) 7, 33, 40
MITROTTI (MSI-DN) 26, 27, 30 e passim
PACINI (DC) 7, 29, 44 e passim
PAGANI Maurizio (PSDI), relatore alla Commissione 3, 20, 21 e passim
PINGITORE (Sin. Ind.) 15, 35
RASIMELLI (PCI) 19, 20, 21 e passim
RUFFINO (DC) 6
SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti 35, 38, 39 e passim
SEGRETO (PSI) 31, 36
SIGNORILE, ministro dei trasporti 11, 22, 25
— e passim

(1) Il disegno di legge, nel testo approvato, assume il seguente titolo: «Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli, ciclomotori e motocarrozette; estensione ai motocicli e ciclomotori dell'obbligo del dispositivo retrovisivo»

I lavori hanno inizio alle ore 10,30.

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«**Obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei conducenti di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette**» (811), risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Bocchi ed altri, Briccola ed altri, Serrentino e Battistuzzi, Lucchesi ed altri, Mora ed altri, Usellini ed altri, Lussignoli ed altri, Fusaro ed altri, Balzamo, Rizzo, Baghino ed altri, nonché di un disegno di legge d'iniziativa del Consiglio regionale della Liguria e di uno dei deputati Rubino ed altri, approvato dalla Camera dei deputati;

«**Nuove disposizioni sulla circolazione dei ciclomotori**» (41), d'iniziativa dei senatori Marinucci Mariani ed altri;

«**Obbligo dell'uso del casco protettivo per motociclisti e ciclomotoristi**» (246), d'iniziativa dei senatori Pacini ed altri;

«**Nuove disposizioni sulla circolazione dei motocicli**» (249), d'iniziativa dei senatori Foschi ed altri;

«**Norme per l'uso obbligatorio del casco protettivo per i ciclomotori ed i motocicli**» (288), d'iniziativa dei senatori Ruffino ed altri

(Discussione congiunta; approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 811; assorbimento dei disegni di legge nn. 41, 246, 249 e 288) (1)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Obbligo dell'uso del casco protettivo da parte dei conducenti di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette», risultante dall'unificazione di un disegno di legge di iniziativa governativa e dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Bocchi, Bernardi Antonio, Bochicchio, Schelotto, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Pernice, Proietti, Riccardi, Ridi, Ronzani e Filippini; Briccola, Ferrari Silvestro, Viscardi, Cattanei, Bruni, Russo Ferdinando, Fornasari, Del Mese, Bernardi Guido

(1) Il disegno di legge, nel testo approvato, assume il seguente titolo: «Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette; estensione ai motocicli e ciclomotori dell'obbligo del dispositivo retrovisivo».

e Zoso; Serrentino e Battistuzzi; Lucchesi, Scaiola, Bianchi, Casini Pier Ferdinando, Carrus, Corsi, Contu, Fiori, Franchi Roberto, Merloni e Zoppi; Mora, Merloni, Nucci Mauro, Zuech, Merolli, Pellizzari, Rossi, Paganelli, Orsini Gianfranco, Zolla, Bruni, Sangalli, Meneghetti, Memmi, Misasi, Mastella, Nicotra, Bianchini e Fornasari; Usellini, Colucci, Serrentino, Borri e Patria; Lussignoli, Anselmi, Armellin, Balzardi, Bambi, Bianchi, Bonferroni, Borri, Brocca, Caccia, Casati, Citaristi, Coloni, Comis, Contu, Cristofori, Falcier, Ferrari Silvestro, Fiori, Foti, Garocchio, Giglia, Lattanzio, Ligato, Malvestio, Meleleo, Memmi, Napoli, Nenna D'Antonio, Nucci, Orsenigo, Picano, Pontello, Portatadino, Quarngi, Quietì, Ricciuti, Righi, Rinaldi, Rocelli, Rossattini, Rossi, Russo Ferdinando, Russo Giuseppe, Russo Vincenzo, Santuz, Sanza, Sarti Adolfo, Senaldi, Silvestri, Sinesio, Tancredi, Tedeschi, Urso, Viscardi, Viti, Zolla, Zoppi e Zuech; Fusaro, Dutto, Ermelli, Cupelli, Germanà, Monducci e Nucara; Balzamo; Rizzo; Baghino, Parlato, Matteoli, Tassi e Mennitti, nonché di un disegno di legge di iniziativa del Consiglio regionale della Liguria e di uno di iniziativa dei deputati Rubino, Nicotra, Ravasio e Regulla, già approvato dalla Camera dei deputati.

Sullo stesso argomento sono iscritti all'ordine del giorno anche i seguenti disegni di legge: «Nuove disposizioni sulla circolazione dei ciclomotori», d'iniziativa dei senatori Marinucci Mariani, Barsacchi, Bozzello Verole, Scevarolli, Greco e Buffoni; «Obbligo dell'uso del casco protettivo per motociclisti e ciclomotoristi», d'iniziativa dei senatori Pacini, Aliverti, Romei Roberto, Fontana, Codazzi, Venturi e Vernaschi; «Nuove disposizioni sulla circolazione dei motocicli», d'iniziativa dei senatori Foschi, Mancino, Vettori, Leopizzi, Colella, Petrilli, Fimognari, Pinto Michele, Della Porta, Jervolino Russo, Saporito, Ferrara Nicola, Miroglio, Mezzapesa, Colombo Vittorio (V.), D'Agostini, Degola, Fracassi, Triglia, Melotto, Bombardieri, Beorchia e Melandri; «Norme per l'uso obbligatorio del casco protettivo per i ciclomotori ed i motocicli», d'iniziativa dei senatori Ruffino, Santalco, Fracassi, Accili, Genovese, Pagani Antonino, Viola e Gallo.

Data l'identità della materia, propongo che i disegni di legge siano discussi congiuntamente. Poichè non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Desidero ricordare alla Commissione che questo provvedimento, oggi al nostro esame insieme agli altri di iniziativa parlamentare, doveva essere discusso già da molto tempo. Nella seduta del 18 settembre proposi agli onorevoli colleghi — e la mia richiesta fu accolta — di esaminare con molta sollecitudine il disegno di legge concernente l'obbligatorietà del casco, cercando di inserire in tale provvedimento altre urgenti normative, ormai mature, relative al problema più generale della sicurezza stradale.

La sessione di bilancio ha bloccato il lavoro delle Commissioni e successivamente vi è stata la crisi di Governo. Alla ripresa dei lavori avevo convocato la Commissione con questo ordine del giorno per il 27 novembre, ma tale convocazione è stata disdetta per decisione della Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari. Siamo così giunti alla seduta di oggi, che è il primo giorno utile dopo i tempi previsti per la conclusione dell'esame del disegno di legge finanziaria e del bilancio in Aula.

Dobbiamo perciò affrontare una questione ben precisa e individuata, anche se diversamente affrontata dai disegni di legge al nostro esame. Devo dire che, alla conferenza di Stresa, ho visto ripresa dal ministro Signorile la mia idea di un provvedimento urgente di stralcio sulla sicurezza stradale, cosa che ho apprezzato, al di là dei rilievi giuridici circa l'opportunità e la necessità di un decreto-legge. Ritenevo infatti che questo fosse uno strumento per disciplinare in maniera più organica, anche se non esauriente, la materia della sicurezza stradale che riguarda sia i veicoli a due ruote, sia le automobili e sia, soprattutto, gli autotreni e i TIR.

Detto ciò, pur senza abdicare a quella mia idea, per ragioni di realismo non sollevo la questione, dal momento che potrebbe essere intesa, considerate le interpretazioni malevoli che a più riprese sono venute dall'esterno, come un ulteriore tentativo di rinvio dell'esame del provvedimento concernente l'obbligatorietà del casco.

Tengo a precisare, comunque, anche se ri-

prenderò l'argomento nel corso della discussione generale, che non rinuncerò successivamente ad avanzare delle proposte, che mi auguro possano trovare una soluzione tecnica ed il consenso della Commissione, per affrontare, parallelamente al varo del provvedimento concernente l'obbligatorietà del casco, un provvedimento urgente sulla sicurezza stradale che possa procedere disgiuntamente, senza costituire, peraltro, alibi ed ingombro per i nostri lavori e per quelli della Camera.

Prego pertanto il senatore Maurizio Pagani di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

PAGANI Maurizio, relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevoli senatori, la mia relazione sarà breve in quanto l'argomento è stato ampiamente discusso ed è all'attenzione della stampa e di tutti noi, anche per la documentazione che ci è stata diligentemente fornita.

Vorrei partire dalla considerazione fatta dal Presidente. Anch'io ho l'impressione che su questi provvedimenti si siano creati molti equivoci e che la normativa sui caschi sia divenuta nell'opinione pubblica l'elemento aggregante di tutte le norme sulla sicurezza stradale, quasi che, una volta varata tale normativa, si abbiano condizioni di sicurezza accettabili sulle strade italiane.

Ebbene, onorevoli colleghi, noi sappiamo che così non è, perchè, come ha giustamente rilevato il Presidente, sarebbe stato molto meglio se questi provvedimenti, che sono parziali, si fossero inquadrati nell'ambito di una serie di disposizioni che avessero effettivamente inciso su gran parte degli aspetti relativi alla sicurezza stradale. Vorrei limitarmi a ricordare la riforma generale del codice della strada e la revisione dei limiti di velocità, in particolare per quanto riguarda gli autocarri e i TIR. Noi sappiamo che i limiti di velocità imposti sulle strade italiane sono tali per cui, ove fossero rispettati, si bloccherebbe la circolazione: ci sono studi interessanti al riguardo. Poichè tali limiti di velocità non possono essere rispettati, accade che essi siano superati, generando così condizioni di pericolosità estrema. Occorrerebbe perciò elaborare un provvedimento in cui fosse presa

in considerazione anche la nuova segnaletica stradale nel campo specifico dei motocicli e si dovrebbe procedere alla identificazione dei motocicli stessi.

Vi sono da affrontare infine — ed è questo un problema fondamentale — le norme per l'educazione stradale. In Italia, infatti non abbiamo ancora acquisito norme di comportamento per la sicurezza stradale, che dovrebbero essere insegnate nelle scuole e fuori, soprattutto ai giovani.

I provvedimenti al nostro esame presentano pertanto questi limiti che ho voluto sottolineare sinteticamente, e mi sembra perciò che l'attesa generatasi nell'opinione pubblica sia abbastanza sproporzionata. Ciò nonostante, ritengo che sia necessario procedere all'approvazione di un provvedimento in materia.

Non ritengo di dover aprire il capitolo delle statistiche. Abbiamo esaminato quelle che ci sono state sottoposte trovando dati talora sconcertanti. Ad esempio in una di esse pervenutaci ieri si dimostra, o almeno così sembrerebbe, che il mezzo di trasporto più pericoloso è l'autobus. Questo, a mio avviso, è un tipico esempio di manipolazione dei dati tramite le statistiche, che è sempre possibile ove non si tenga conto di talune condizioni di fatto.

Per tale motivo, quindi, mi limiterò semplicemente a ricordare taluni dati assoluti, anche in questo caso non certi. Si tratta del numero di morti che si verificano sulle strade a causa di incidenti con motoveicoli o ciclomotori. Le cifre che ci vengono fornite non sono del tutto uguali; ciò dipende dal metodo di rilevazione e soprattutto dal tempo in cui si considerano avvenute le morti. Infatti, si tiene conto generalmente dei decessi se avvenuti entro il settimo giorno, vale a dire che le morti che si verificano in seguito ad incidente dopo tale giorno non vengono più accreditate a tali statistiche, ma ad altre. Sicuramente, comunque, per il 1984 si supera il migliaio di morti: una statistica attendibile ci fornisce la cifra di 1.294 guidatori di ciclomotori e motocicli morti e 48.711 feriti; in quest'ultimo numero poi si sono verificate ulteriori morti ed anche invalidità permanenti gravi.

Dei 1.294 morti, 432 avevano meno di venti

anni e 257 addirittura meno di diciassette. Circa la metà dei feriti era inferiore ai venti anni, e di essi 14.610 non erano ancora diciassettenni e 10.330 erano tra i diciotto ed i venti anni. Questi sono i dati forniti dall'Associazione nazionale dei produttori di ciclomotori ed accessori. Nonostante la rilevanza di questi dati, rispetto al 1983 vi è stata una diminuzione del 17,4 per cento dei morti per quanto riguarda i ciclomotori e rispettivamente del 9,4 per cento e del 5,4 per cento degli infortunati su ciclomotori e motocicli. Quindi, al di là delle variazioni percentuali, ci troviamo di fronte a cifre che corrispondono a stragi, a disastri che nè il terrorismo, nè altre catastrofi naturali hanno mai provocato. È necessario, pertanto, giungere in tempi rapidi ad una regolamentazione della materia.

I tempi che il Parlamento ed il Senato in particolare hanno impiegato per esaminare questi provvedimenti sembrano, come prima impressione, molto lunghi e indubbiamente lo sono. Credo, tuttavia, richiamando anche le argomentazioni svolte dal Presidente, che taluni annunci di provvedimenti più ampi hanno fatto giustamente ritenere al Senato che fosse opportuno un momento di meditazione per valutare la possibilità di giungere ad un provvedimento più completo. In questo senso non ho compreso alcuni atteggiamenti, a mio avviso protagonisti, assunti nei giorni scorsi, quasi a cavalcare un'ondata emotiva esistente nell'opinione pubblica e che, se pur per un certo verso giustificata, non doveva essere scaricata esclusivamente su questi provvedimenti. L'ondata emotiva dei cittadini era giustificata se intesa come richiesta di una più complessiva ed incisiva azione del legislatore in termini di sicurezza stradale.

Un altro elemento che non depone a favore della nostra nazione è il fatto che in tutti i paesi europei l'uso obbligatorio del casco è stato regolamentato, tranne che in Italia e in Turchia, e questo è un aspetto che deve farci riflettere.

Vorrei ora brevemente illustrare l'iter parlamentare di questi provvedimenti. L'esame è incominciato parallelamente nel novembre 1983 alla Camera ed al Senato ed è stato sospeso per l'annuncio della presentazione di

un disegno di legge governativo. La discussione è poi proseguita alla Camera a partire dal febbraio 1984, per concludersi il 6 giugno dello stesso anno con l'approvazione del disegno di legge che, trasmesso poi al Senato, ha assunto il n. 811, ed è ora sottoposto alla nostra attenzione. Il 6 luglio 1984 esso è stato assegnato a questa Commissione in sede deliberante e sono stati espressi pareri favorevoli dalle Commissioni competenti. Tale provvedimento giungeva al nostro esame unitamente ad una serie di disegni di legge di iniziativa parlamentare recanti i nn. 41, 246, 249 e 288, che si diversificano certamente tra loro, ma trattano tutti lo stesso argomento ed in termini fondamentalmente analoghi. Se i colleghi quindi sono d'accordo, sarei dell'avviso di prendere come base il disegno di legge n. 811, sul quale si è già svolta un'ampia ed approfondita discussione alla Camera.

Così come pervenutoci il disegno di legge n. 811 dovrà comunque essere rinviato alla Camera, perchè in esso sono previste, all'ultimo articolo, delle date che sono state superate dai tempi; infatti si dice che le disposizioni di cui all'articolo 1 si applicano ai conducenti e ai passeggeri di motocicli e motocarrozzette a partire dal 1º gennaio 1985 e ai conducenti di ciclomotori dal 1º giugno 1985. Ma ci sono anche altre questioni di fondo su cui vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi per vedere se sia o meno il caso di porvi mano. L'articolo 1, che è un articolo fondamentale, dice che è fatto obbligo di indossare un casco protettivo ai conducenti e ai passeggeri di motocicli e motocarrozzette con cilindrata maggiore ai 125 centimetri cubi, nonché ai conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata fino a 125 centimetri cubi e ai conducenti di ciclomotori che non abbiano superato diciotto anni. Abbiamo poi una ulteriore differenziazione a seconda della strada su cui si svolge la circolazione, poichè al secondo comma si dice che, ove la circolazione si svolga al di fuori dei centri abitati, l'obbligo di indossare il casco è generale. Ciò, in buona sostanza, significa che nel caso di moto di cilindrata inferiore ai 125 centimetri cubi, se si è all'interno dei centri abitati, non c'è l'obbligo di indossare il casco per i conducenti e i passeggeri sopra i diciotto anni.

Se andiamo a vedere le statistiche ci accorgiamo che il numero di incidenti è molto superiore all'interno dei centri abitati che non all'esterno; inoltre il fatto che ci sia questo bisogno di accertamento dell'età e del luogo dove avviene la constatazione rende evidentemente molto difficile l'applicazione della legge. Pertanto ritengo che su questo punto si debba soffermare la nostra attenzione.

Un altro punto su cui vorrei richiamare l'attenzione è che motocicli e motoveicoli con 125 centimetri cubi di cilindrata possono sviluppare velocità fino a 140 chilometri l'ora ed è quindi abbastanza mistificatorio questo limite dei 125 centimetri cubi di cilindrata che, evidentemente, consente velocità di estrema pericolosità visto che a 140 chilometri l'ora siamo su moto di tipo quasi competitivo.

Su questo argomento si è incentrata la discussione e l'attenzione generale, per cui si sono evidenziati due filoni. Il primo porta a porre la suddivisione non in base alla cilindrata ma in base alla velocità sviluppabile: conseguentemente, con motocicli aventi una velocità omologata inferiore ad una certa soglia, e non indichiamo per ora quale, coloro che hanno la maggiore età possono circolare senza casco protettivo mentre l'obbligo del casco è generalizzato per velocità superiori e comunque per chi ha meno di diciotto anni. Il secondo filone riguarda invece l'obbligo di uso del casco per tutti coloro che hanno meno di diciotto anni e per tutti quelli che usano motocicli e motoveicoli (articoli 24 e 25 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393) che vadano a più di 40 chilometri all'ora, qualunque sia l'età del conducente.

Su questi due filoni si è incentrata la discussione e in questi stessi termini la propongo alla Commissione affinché venga approfondita. Credo, signor Presidente, che sarebbe opportuno fermarsi su questo aspetto prima di approfondire gli altri aspetti dei disegni di legge perchè sono in qualche misura conseguenti.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Pagni Maurizio per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

RUFFINO. Vorrei fare alcune brevissime osservazioni, chiedendo scusa ai colleghi se dovrò poi assentarmi poichè sono relatore alla Commissione giustizia sul decreto-legge relativo agli imputati scarcerati per decorrenza dei termini di carcerazione preventiva.

Condivido le osservazioni del senatore Maurizio Pagani e rilevo anch'io che, purtroppo, il disegno di legge n. 811 dovrà comunque ritornare alla Camera, non fosse altro che per la correzione dell'articolo 6. Effettivamente credo debba essere assunto come metodo del legislatore quello di evitare di indicare in modo preciso nei disegni di legge le date di decorrenza delle norme, poichè l'iter parlamentare è sempre piuttosto lento e si è peccato di ottimismo quando, nel caso specifico, si è parlato di una vigenza della norma dal 1º gennaio e dal 1º giugno 1985. Era meglio indicare tre o sei mesi dalla pubblicazione della legge nella *Gazzetta Ufficiale*, e questo credo sia un buon metodo da applicare costantemente.

Per la verità, il provvedimento licenziato dalla Camera qualche incongruenza la determina. Non ho capito effettivamente il significato del primo comma dell'articolo 1, dove viene detto che è fatto obbligo generalizzato di indossare un casco protettivo per i conducenti e i passeggeri di motocicli e motocarrozzette con cilindrata maggiore ai 125 centimetri cubi e, poi, quello della specificazione contenuta nel secondo comma, dove si dice che l'obbligo di indossare il casco è generale ove la circolazione si svolga fuori dai centri abitati. Su questo punto il senatore Pagani ha già svolto osservazioni critiche che condivido.

Voglio anche rispondere ad alcune critiche diventate luoghi comuni — ne parlava poco fa il collega Libertini —: si dice che, essendoci già il divieto di portare un secondo passeggero sul ciclomotore, è inutile prevedere una condanna ulteriore per chi infrange tale divieto; il che mi pare sia una banalità. Infatti, onorevoli colleghi, se noi non arrivassimo all'affermazione di un'ulteriore condanna pecuniaria per un secondo passeggero sul ciclomotore, ci troveremmo in una discrepanza evidente. È vero che il codice della strada punisce con una pena pecuniaria il conducente

che trasporti sul ciclomotore un secondo passeggero, ma mi sembra indispensabile prevedere anche un'ulteriore condanna se questi è sprovvisto del casco, perchè non vi è dubbio che la pericolosità nella circolazione stradale è maggiore in rapporto alla violazione di questo principio, cioè del divieto di trasporto di un secondo passeggero senza casco. Non so se sono stato sufficientemente chiaro, ma mi sembra giusto proseguire sulla strada che è stata indicata dalla Camera dei deputati.

Viceversa, non farei distinzioni, senatore Pagani, sull'obbligo di usare il casco protettivo: sarei per un obbligo generalizzato, indipendentemente dalla velocità che può sviluppare il ciclomotore. Questo per due ragioni fondamentali: in primo luogo perchè sarebbe estremamente difficile poter determinare una demarcazione di questo tipo, per cui, come giustamente sosteneva la senatrice Marinucci Mariani, ci troveremmo di fronte alle «grida manzoniane»; in secondo luogo perchè l'esperienza e le statistiche ci dicono che gli incidenti stradali con esiti letali avvengono sovente proprio con i ciclomotori. Il Consiglio regionale della Liguria si è reso portavoce di questa istanza e presentò quasi due anni fa un disegno di legge che prevedeva l'obbligo generalizzato dell'uso del casco. Nello stesso disegno di legge che presentai assieme ad altri colleghi nel 1983 non si faceva distinzione alcuna: si trattava di un provvedimento composto di due articoli, estremamente stringato e semplice, in cui si prevedeva l'obbligo generalizzato per i conducenti di ciclomotori, nonchè per le persone trasportate, dell'uso del casco protettivo e la pena pecuniaria da 50.000 a 100.000 lire per chiunque violasse le disposizioni dell'articolo 1, che veniva inserito come articolo aggiuntivo all'articolo 122 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale. L'articolo 2 prevedeva che le caratteristiche del casco protettivo e le procedure della sua omologazione fossero stabilite con decreto del Ministro dei trasporti entro tre mesi dall'emanazione della legge.

Comunque, indipendentemente da queste osservazioni, mi sembra che possiamo senz'altro trattare il problema secondo i criteri indicati dalla Camera dei deputati, con alcune opportune modifiche, quali quelle indicate

dal relatore, ma a mio avviso fermo restando l'obbligo generalizzato dell'uso del casco protettivo per i conducenti di motocicli e ciclomotori e per le persone trasportate.

PACINI. Se permette, signor Presidente, do lettura del parere da me esteso per mandato della 10^a Commissione sul disegno di legge n. 811:

«La 10^a Commissione, esaminato il disegno di legge n. 811, trasmesso dalla Camera dei deputati, e gli altri disegni di legge di iniziativa parlamentare, su proposta del relatore ha espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni:

1) si suggerisce una più chiara formulazione dell'articolo 1 in particolare del punto 2) che, secondo la versione attuale, può prestarsi ad ambiguità. Infatti, se con la frase "che non abbiano superato i 18 anni" ci si riferisce ai soli conducenti di ciclomotori, tanto vale inserire tutte le prescrizioni afferenti ai motocicli nel punto 1); qualora, invece, detta frase si riferisca oltre che ai conducenti di ciclomotori anche ai conducenti e passeggeri di motocicli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi, i conducenti maggiorenni di motocicli fino a detta cilindrata rimarrebbero esclusi dall'obbligo di indossare il casco su percorsi urbani.

A parte le esigenze di chiarezza formale sopra richiamate, dal punto di vista sostanziale si ritiene non solo utile ma anche necessario prevedere l'uso obbligatorio del casco nella circolazione urbana sia per conducenti di motocicli che di ciclomotori, a prescindere dal limite di età.

A tale proposito si rammenta che, dall'analisi degli incidenti condotta scientificamente, si desume che il maggiore rischio si concretizza all'interno dell'abitato urbano per l'esistenza di un insieme di ostacoli e di corpi solidi che in caso di caduta costituiscono pericolo mortale; inoltre il casco è progettato per esplicare la sua azione protettiva per velocità d'urto di grandezze pari a quelle che possono verificarsi nella circolazione urbana;

2) si suggerisce altresì o di eliminare l'articolo 2 o di ridurre a 30 giorni il termine indicato dall'articolo stesso per l'emanazione

da parte del Ministro dei trasporti delle norme tecniche di omologazione, essendo il regolamento n. 22 del Consiglio economico e sociale dell'ONU già operante su base volontaria, in virtù del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1961, n. 1841, che recepisce l'accordo relativo all'adozione di condizioni uniformi di omologazione ed al riconoscimento reciproco dell'omologazione degli accessori e parte dei veicoli a motore, firmato a Ginevra il 20 marzo 1958.

Si rileva l'opportunità che sia esaminato, sia pure successivamente, l'aspetto relativo all'assicurazione per danni a terzi provocati da mezzi a due ruote privi di targa, attualmente di difficile identificazione.

Si potrebbe consentire al maggiorenne la scelta dell'uso o meno del casco fuori dell'abitato, sia perchè si presuppone una responsabile determinazione del singolo, sia perchè si tratterebbe di una previsione quasi superflua in quanto, generalmente, i conducenti maggiorenni provvisti di mezzi di una certa cilindrata abitualmente utilizzano un equipaggiamento che comprende anche il casco».

MASCIADRI. Devo dire subito che l'argomento oggi al nostro esame, se visto da solo, appare riduttivo rispetto al grosso problema della sicurezza. È un discorso che per la verità è stato già fatto in questa Commissione in altre occasioni, ma ripeterlo non guasta certamente. Vi sono infatti ben altri problemi: l'educazione stradale nelle scuole, lo stato delle strade, la cintura di sicurezza, la segnaletica ed altre questioni che non voglio citare.

Desidero partire da alcune considerazioni brevi, ma soprattutto da alcuni dati certi, su cui non sono possibili contestazioni. Non mi riferisco certo a statistiche artefatte presentate da alcune ditte produttrici o da altri enti interessati a raggiungere determinati obiettivi.

In primo luogo, pur non essendo un estero-filo, mi appare assai convincente il fatto che, se in tutte le altre nazioni europee vi è l'obbligo dell'uso del casco, una qualche ragione dovrà pur esserci. Non capisco perchè noi dobbiamo sempre distinguerci. In molti altri campi siamo indietro rispetto agli altri paesi europei: cerchiamo di adeguarci almeno in

questo. Il casco dovrebbe diventare uno strumento fondamentale di salvaguardia e di sicurezza. Certo, mi rendo conto che non è l'unico strumento, ma la parte cranica è senz'altro quella più colpita.

Non ho pertanto alcun dubbio sulla necessità dell'uso del casco. Capisco benissimo le argomentazioni avanzate da altri, come ad esempio quella della riduzione della capacità uditiva che il casco comporta. Si tratta però di progettare un tipo di casco che riduca il meno possibile tale capacità: è questo un problema di carattere eminentemente tecnico. E, inoltre, i vantaggi sono assai superiori rispetto a questa piccola riduzione della capacità uditiva.

Dopo aver ascoltato la relazione del senatore Pagani ed il parere della 10^a Commissione, che ha testè letto il senatore Pacini, devo rilevare che se facciamo troppe distinzioni allunghiamo in maniera notevole i tempi di approvazione dei provvedimenti al nostro esame, perchè ne rovesceremmo completamente l'impostazione fino a farne uno nuovo.

Mi sembra che i temi su cui si sta incentrando la nostra discussione di stamani siano fondamentalmente tre. Innanzi tutto vi è il problema dell'età per la quale deve sussistere l'obbligo del casco: se il casco debba essere obbligatorio indistintamente per tutti oppure solo per i minorenni. Questa è una prima domanda alla quale bisogna pur dare una risposta. Per quanto mi riguarda, e preciso subito di non parlare a nome del mio Gruppo ma solo a titolo personale, il casco dovrebbe essere obbligatorio per tutti. Questa è l'unica variante che io apporterei all'articolo 1, a meno che, come ho già detto, non vogliamo fare un altro provvedimento, ciò che allungherebbe oltre misura i tempi. L'obbligo del casco quindi dovrebbe valere per tutti, per chi ha diciotto anni e per chi ne ha di più. Mi ha in parte convinto una considerazione: come può un vigile stabilire se una persona ha diciotto anni o ne ha di più? Questo è un problema non risolvibile se non imponendo l'obbligo del casco a tutti. D'altra parte, chi ha quaranta o cinquanta anni non è meno esposto di chi ha diciotto anni: ha maggiore esperienza, maggiore cautela nella guida, ma ha minore prontezza di riflessi, per cui un fattore diventa compensativo dell'altro.

Vi sono, inoltre, altri problemi che sono stati qui sollevati e che, giustamente, anche la 10^a Commissione ha sottolineato (in primo luogo quello della targa) che complicano la situazione e scoraggiano anche l'acquisto dei ciclomotori. Starei attento perciò a non imporre la targa, almeno per il momento, salvo poi intervenire in seguito.

Il terzo tema è quello dell'assicurazione; mi rendo conto perfettamente della legittimità del problema sollevato: quando si produce un danno, in mancanza dell'assicurazione ci si trova di fronte a problemi che sono evidenti a tutti.

Ma se non vogliamo allungare i tempi — lo ribadisco ancora una volta —, l'unica soluzione da adottare è quella che ho proposto: modificare il testo pervenutoci solo nel senso di imporre a tutti l'obbligo del casco. Con questa unica modificazione, l'iter dei disegni di legge potrebbe trovare rapida conclusione, come del resto è nelle aspettative di troppi padri e di troppe madri.

Se, viceversa, decidiamo di introdurre anche altri elementi, rischiamo di vederci nuovamente rimandato il provvedimento da parte della Camera dei deputati, la quale, non per ragioni di prestigio, ma per differenti valutazioni, potrebbe a sua volta modificarlo; inizierebbe così il consueto «ping pong».

Gli altri problemi che sono stati qui sollevati dovrebbero, a mio avviso, essere lasciati in sospeso e affrontati successivamente.

LOTTI Maurizio. Credo che bene abbia fatto il Presidente in apertura di seduta a fare alcune precisazioni circa i tempi dei nostri lavori. Non aggiungo nulla in quanto mi ritengo soddisfatto delle considerazioni da lui svolte.

Sollevo subito un'esigenza di carattere politico a nome dei senatori del Gruppo comunista: è quella che oggi l'8^a Commissione licenzi, comunque, un provvedimento sulla materia in discussione. Credo siano evidenti a tutti i motivi di opportunità politica e quelli più strettamente legati a questioni etiche che ci impongono di non lasciar passare inutilmente la giornata odierna.

Mi rendo conto che questo comporterà per noi un duro lavoro perchè il problema sul quale ci stiamo confrontando è non soltanto

serio ed avvertito con tanta emotività da parte dell'opinione pubblica, ma presenta indubbiamente una serie di difficoltà oggettive, in presenza di diversi convincimenti che ciascuno di noi, in assoluta buona fede — su questo non vi è alcun dubbio —, si è fatto attorno a questo tema, ed anche perchè ci troviamo di fronte ad un testo, quello trasmesso dalla Camera, che oggettivamente richiede un attento esame ed anche un lavoro di pulizia sul piano tecnico-formale. Tale testo, che è modificativo di quello inizialmente presentato dal Governo, soffre infatti, a nostro avviso, di una certa fretta con cui è stato redatto ed approvato. Vi sono errori materiali, alcuni anche piuttosto grossolani, ed equivoci non sciolti che giustamente anche la Commissione industria ha evidenziato.

Per quanto riguarda il merito, a mio avviso sarebbe illusorio pensare che la nostra coscienza di legislatori possa essere appagata con l'approvazione della legge sulla obbligatorietà del casco. Si tratta certo di un provvedimento urgente e necessario, tuttavia non condivido affatto le strumentalizzazioni che in tale materia sono state compiute da parte della stampa e che trovano solo nella emotività una qualche motivazione. Sono state ignorate anche da coloro che hanno affrontato il tema sui giornali in questi giorni e nei mesi passati una serie di altre condizioni necessarie per garantire un'effettiva sicurezza nella circolazione per le persone che usano i ciclomotori o i motoveicoli. Il senatore Pagani — ma a più riprese e in altre occasioni anche il Presidente ed il senatore Masciadri — ha giustamente evidenziato come il problema della sicurezza comporti la soluzione di numerose altre questioni che i disegni di legge in discussione non affrontano minimamente.

Mi riferisco in modo particolare al fatto che la vera norma che a mio avviso può disincentivare l'uso improprio del ciclomotore — perchè è questo il punto — sarebbe quella di rendere possibile il riconoscimento del veicolo. Prescindendo da questo dato di fatto, è evidente che noi lasceremmo intatta tutta una serie di possibili violazioni del codice della strada, o di possibile utilizzo improprio del mezzo, che portano alla situazione di pericolo e a determinare gli incidenti.

PRESIDENTE. Uno dei casi è quello del divieto di trasporto di un passeggero, che non viene rispettato.

LOTTI Maurizio. Questo è uno dei casi, ma ve ne sono altri. Voglio capire come il provvedimento che la Camera ha licenziato, e che molti hanno ritenuto essere il toccasana della situazione, possa produrre effetti quando non si dà alle forze dell'ordine, cioè alla polizia stradale, ai carabinieri, alla guardia di finanza, a chiunque abbia compiti di polizia stradale, la possibilità di riconoscere chi usa in modo improprio il mezzo. Questa è una carenza che certamente ha le sue conseguenze e che andrebbe affrontata.

Un'altra questione importante è quella dell'assicurazione. Mi rendo conto che aprire questo tema significa anche mettere in discussione una serie di equilibri economici e finanziari, a cominciare da quelli delle famiglie che potrebbero ritenere onerosa l'assicurazione del ciclomotore. Ma un paese civile deve preoccuparsi anche dei danni che vengono arrecati ai terzi. Questo è un problema che è stato risolto in altri paesi, tra l'altro congiuntamente a quello del contrassegno di riconoscimento del ciclomotore. In Germania, ad esempio, è la stessa assicurazione che rilascia il contrassegno di riconoscimento, con possibilità ovviamente, o da parte dell'autorità giudiziaria, o delle forze dell'ordine, di accesso agli archivi dell'assicurazione per risalire al proprietario del mezzo. Ciò snellirebbe in modo notevolissimo le pratiche e le procedure di assegnazione del contrassegno. È questo un altro problema con il quale il legislatore deve misurarsi, certo con equilibrio, evitando che le assicurazioni agguantano ai tanti *business* che in questo paese fanno anche quello derivante dai ciclomotori. Si tratterebbe di promuovere una politica di tariffe assicurative estremamente equilibrate, rapportata all'effettiva possibilità di offesa degli interessi legittimi dei terzi che il mezzo può produrre.

Discutevamo ieri in sede informale con il Presidente il problema degli indicatori di direzione e quindi dei segnalatori che dovrebbero essere in dotazione sui mezzi. Infatti, oggi si verifica che il conducente del ciclomotore o non segnala affatto la direzione che in-

tende prendere, e questo determina una situazione di pericolo, oppure quando la segnala lo fa alzando un braccio, con compromissione però dell'equilibrio nella guida, e, in ogni caso, esponendosi ad un rischio maggiore di quello che si avrebbe nel caso in cui la segnalazione potesse avvenire attraverso un'operazione manuale, tenendo ferme le mani sul manubrio.

Sia chiaro però che, dal momento che ho iniziato affermando che nella giornata di oggi il tema deve essere affrontato e risolto dalla nostra Commissione, le questioni che ho ora sollevato devono essere oggetto di un diverso provvedimento legislativo. Ieri sera, nella riunione informale avuta con i colleghi della Commissione, con grande soddisfazione ho riscontrato in tutti noi la volontà di non lasciar cadere, quasi ci fossimo finalmente «mondato la coscienza», il tema della sicurezza della circolazione stradale, con l'approvazione di questi disegni di legge. Poiché sono emerse alcune idee ed i mesi che sono passati, sotto questo aspetto, non sono trascorsi inutilmente, sono convinto che la nostra Commissione sia in grado, anche con convergenze tra le diverse forze politiche, di redigere ed approvare un ulteriore disegno di legge che affronti questi ed altri temi: limiti della velocità, segnalazione ed educazione stradale, altro elemento fondamentale.

Se esaminiamo gli incidenti che colpiscono gli adulti che utilizzano il ciclomotore e scomponiamo queste cifre per verificare le cause reali che hanno provocato gli incidenti, vediamo che vi è sempre stato un uso improprio del ciclomotore che molto spesso diventa un mezzo di trasporto: penso alle massaie che escono dai mercati cariche di pacchi che appendono al manubrio e penso, soprattutto nel Nord, alla pericolosità dei cosiddetti paravento che vengono applicati ai ciclomotori e che, specialmente quando questi mezzi si incrociano con automezzi pesanti (mi riferisco agli autotreni che vanno ormai anche a cento chilometri l'ora) che determinano un notevole spostamento d'aria, fanno da vela, con il conseguente trascinarsi del passeggero sotto le ruote dell'automezzo. Il problema è molto più complesso e coinvolge l'aspetto dell'educazione stradale e ritengo che

in tal senso, soprattutto con il Ministro dei trasporti che già a Stresa ha avuto occasione di affrontare il problema della sicurezza della circolazione stradale, dovremmo attivarci per un impegnativo, intelligente e mirato programma di educazione stradale nelle scuole, utilizzando anche tutti i mezzi di cui lo Stato dispone, ad esempio la televisione con appositi *spots* pubblicitari che, sono sicuro, caratterizzerebbero in termini assai più utili il tempo dedicato dalla televisione spesso a pubblicità insulse ed assolutamente diseducative. Ho detto prima che il testo approvato dalla Camera deve essere emendato, nel rispetto della volontà del testo stesso, in tutte quelle parti che lo rendono o incerto o equivoco e in ogni caso va corretto laddove vi sono errori materiali. Questa potrebbe essere una scelta ma in tale ottica occorre tener ferma la discriminazione circa l'uso del mezzo e l'utilizzo del casco che la Camera ha introdotto rendendo, però, il tutto comprensibile e di sicura e certa applicazione. Questa forse è la strada che renderebbe più agevoli i nostri lavori.

Credo, tuttavia, che sarebbe sbagliato se ci limitassimo a questo e non cercassimo invece — seguo l'indicazione che dava il relatore — di compiere uno sforzo per capire se è meglio realizzare un testo che faccia fronte alle reali situazioni che caratterizzano la questione dell'uso del casco con i conseguenti tassi di incidentalità. Tra le due proposte di modifica che il relatore ha avanzato, cioè quella di utilizzare come discriminazione per l'uso del casco quella del codice della strada dei quaranta chilometri orari o quella dei cinquanta centimetri cubi, trovo questa seconda soluzione preferibile alla prima, perchè ritengo che la varietà dei motocicli presenti sul mercato sia tale da non consentire al legislatore una chiara individuazione di questa discriminazione.

Quindi a nome del mio Gruppo politico esprimo una chiara opzione in tal senso nell'ipotesi che si decida di addivenire alla rimessa in discussione della scelta compiuta dalla Camera. In questa logica di modifica possibile ed eventuale di cui ha parlato il relatore potremmo anche studiare se il limite di età, che oggi è fissato in diciotto anni nel

testo pervenutoci dalla Camera, non possa essere eventualmente elevato a ventun anni. Questa è una proposta che tiene conto di un dato oggettivo: la maggiore età anagrafica non sempre testimonia o consolida un'effettiva maturità, in questo caso, dell'utente.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. ... e viceversa.

·LOTTI Maurizio. Certamente.

Se ci si muove in quell'ottica di cui parlava il relatore, questo potrebbe essere un elemento di riflessione. Ovviamente sto parlando del solo ciclomotore, perchè, a nostro avviso, per i rimanenti motoveicoli l'obbligo deve essere generalizzato.

Per quanto riguarda la distinzione introdotta dalla Camera fra centri urbani ed extraurbani — peraltro non peregrina nè inventata perchè lo stesso codice della strada ripetutamente vi fa riferimento — trovo che sia contraddittoria con la realtà di fatto: ecco l'improvvisazione con la quale i colleghi della Camera hanno lavorato! L'8^a Commissione del Senato ha preso atto che il maggior tasso di incidenti si verifica all'interno delle aree urbane dove c'è traffico e dove chi si muove col motociclo è il classico vaso di cristallo in mezzo a elefanti che fanno scorrerie. Quindi, semmai, il discorso va capovolto.

Avendo difficoltà a capire cosa si intende per centro urbano ed extraurbano, come sia possibile ipotizzare l'uso di un casco che si mette e si toglie a seconda che si sia passata l'indicazione di un centro urbano e tenendo altresì conto della diversificazione della segnaletica stradale, credo che questa distinzione debba essere superata.

Trovo assolutamente interessante la riflessione fatta dai colleghi della 10^a Commissione riferita al problema dell'omologazione del casco. Esistono convenzioni europee che prevedono che, in condizioni di reciprocità, ci possa essere circolazione di questo materiale protettivo; e allora, se il compito del legislatore non è solo quello di tacitare bene o male la propria coscienza approvando un disegno di legge ma di farlo entrare in vigore nei tempi più rapidi possibili, credo che questo aspetto, sentito il parere del signor Ministro e

della Motorizzazione civile, debba essere valutato perchè, se fosse possibile accorciare i tempi di attuazione effettiva della legge, non vi è dubbio che questa strada andrebbe da noi esperita fino in fondo.

Da quanto sono venuto dicendo è evidente che ipotizzo due possibili soluzioni dei lavori di questa giornata. La prima è quella, da parte nostra preferibile, del tentativo di apportare al testo della Camera non solo modifiche di carattere tecnico-formale e correzioni di errori materiali di cui prima ho parlato ma anche (ricordo la proposta dei ventun anni) di contenere l'obbligo del casco per i ciclomotori a chi non ha compiuto il ventunesimo anno di età, fermo il fatto che per tutti gli altri motocicli l'obbligo deve essere generalizzato. Ma se su questo terreno non trovassimo tra noi una concreta convergenza e se, anche attraverso un incontro informale coi colleghi della Camera, non avessimo la certezza che questa linea passerà in tempi strettissimi senza un'ulteriore messa in discussione del testo e quindi se non avessimo la garanzia che non si verificherà il «ping-pong» di cui parlava il senatore Masciadri, che assolutamente non vogliamo, penso sia preferibile licenziare un testo corretto ma che contenga il principio affermato dalla Camera.

Resta fermo il fatto che il legislatore potrebbe poi rivedere il provvedimento, anche se non mi nascondo il caos che determineremo tra gli utenti con una norma subito cambiata e le difficoltà che provocheremo al mondo produttivo. Non penso ai produttori di ciclomotori ma ai produttori dei caschi che non riuscirebbero a programmare in tempo i loro impegni e i loro investimenti.

Mi auguro di essere stato chiaro: il testo che oggi uscirà da questa Commissione dovrà contenere il massimo di garanzie che possano essere fatte proprie anche dalla Camera, sia che le nostre modifiche abbiano carattere sostanziale, sia che riguardino dettagli di carattere tecnico-funzionale.

PRESIDENTE. Desidero intervenire anch'io in sede di discussione generale.

Il senatore Lotti ha introdotto poco fa un elemento interessante, relativamente all'opportunità di un nostro raccordo con i colleghi

della Camera. Di questa opportunità noi abbiamo già discusso e abbiamo già fatto tentativi per realizzarla nella giornata di ieri, con scarsissimi risultati, però. Evidentemente la ragione di questo insuccesso non era da ricercarsi in una cattiva volontà, ma sta di fatto che la Commissione aveva programmato un incontro con i colleghi della Camera per ieri alle ore 18 e soltanto l'onorevole Dutto era presente. Il Presidente della Commissione era all'estero — e già lo si sapeva —, ma anche gli altri colleghi deputati non hanno avuto la possibilità di raggiungerci e fare una discussione informale su ipotesi di modifiche del testo da loro approvato, da noi non ancora definite ma solo ideate.

Personalmente, sono favorevole ad un incontro preliminare con i colleghi della Camera, ma sottolineo che essere favorevole non vuole assolutamente dire condizionare l'andamento dei nostri lavori all'effettuazione di questi tentativi, che già si sono rivelati problematici, nonchè al reale svolgimento di un incontro. Tentare è un conto; se poi i tentativi non danno i frutti sperati, dobbiamo prendere atto di questa situazione di difficoltà organizzativa e procedere. Altrimenti, questo potrebbe essere un ulteriore elemento mal interpretato da parte dell'opinione pubblica e della stampa.

LOTTI Maurizio. Non proponevo questo.

PRESIDENTE. Lo so bene, ma devo essere chiaro, perchè mi sono stati attribuiti propositi assurdi. Voglio essere oltre modo preciso, rischiando di essere addirittura eccessivo nella preoccupazione opposta.

Inoltre, non c'è dubbio che questa nostra preoccupazione fa parte di una ragionevole ricerca d'intesa con l'altro ramo del Parlamento nel quadro del sistema bicamerale, ma non può far venir meno l'assunzione di responsabilità autonome da parte del Senato, come del resto è stato fatto anche dalla Camera in molte occasioni ed anche in relazione al disegno di legge n. 811; se fosse stato fatto un incontro informale con noi prima dell'approvazione del provvedimento, non dico tutte ma moltissime delle osservazioni che noi facciamo sarebbero emerse e forse avremmo potuto evitare questa discrasia.

Più in generale, ho detto prima che personalmente metto da parte quella che considero nella situazione odierna una velleità, cioè di allargare il provvedimento ad altri aspetti della sicurezza stradale altrettanto importanti e a mio giudizio più decisivi di quanto non potrebbe rivelarsi un provvedimento limitato al casco protettivo. Voglio però sottolineare come questi argomenti riguardino alcuni aspetti imprescindibili, quale una revisione dei limiti e del rispetto delle velocità dei mezzi di locomozione: a distanza di ventisei anni dall'approvazione del codice della strada, tale questione va affrontata — a mio avviso — in modo serio, perchè è riconosciuto da tutti, esperti e non, nazionali ed internazionali, che la velocità è il punto di partenza per la prevenzione degli incidenti. Il casco può essere uno strumento anche efficace e decisivo di protezione nel momento in cui un incidente si verifica, ma non può essere certo un mezzo di prevenzione: sicuramente non accentua il pericolo, ma certamente non lo previene.

Proprio dal punto di vista della velocità, c'è da precisare che in questi anni c'è stata un'abitudine sbagliata a pensare all'utilizzo del mezzo «ciclomotore» paragonato ad altri mezzi di locomozione. A mio avviso, il ciclomotore deve essere ricondotto ad un concetto di utilizzo tipico di un mezzo di locomozione sostitutivo della bicicletta. Allora, la stessa questione della velocità di quaranta chilometri all'ora, per di più non reali in quanto generalmente i motori sono truccati, va profondamente riveduta. La senatrice Marinucci sa che non sono d'accordo con l'ipotesi contenuta nel suo disegno di legge di limitare la velocità di questi mezzi a venti chilometri orari: sarei orientato a mantenere il limite dei quaranta chilometri orari, ma che sia reale. Come si può ottenere questo? Credo che tecnicamente ciò sia possibile. Così come si è individuato uno strumento tecnico in Francia per bloccare la velocità dei TIR, non vedo perchè non si possa fare altrettanto con questi piccoli mezzi di trasporto. Ma c'è anche un'altra direzione nella quale procedere e sulla quale anzi invito il ministro Signorile ad agire con i mezzi a sua disposizione, la legge o il provvedimento amministrativo: mi riferisco alla riduzione del numero delle

marce; si è passati da quattro a tre e si può benissimo arrivare a due marce, se non alla monomarcia. Secondo me si tratta di procedere in questa direzione, naturalmente senza determinare traumi o problemi seri per la conduzione di tale mezzo, con lo scopo però di limitare lo sviluppo della velocità che è indubbiamente un incentivo al prodursi di incidenti.

Ci sono altri piccoli aspetti che mi hanno colpito e che desidero segnalare, perchè non credo che la Camera potrebbe adontarsi se noi arricchissimo il disegno di legge n. 811 di alcune piccole integrazioni. C'è da riflettere sul fatto che le norme vigenti non impongono l'uso dello specchietto retrovisore ai ciclomotori. Se vogliamo obbligare i minorenni all'uso del casco, che per quanto minima una riduzione di visibilità la comporta, a maggior ragione appare necessario l'uso dello specchietto retrovisore. Ci si rende conto della necessità di questo piccolo strumento considerando lo squilibrio che già si determina oggi senza casco nel voltarsi per dirigersi a destra o a sinistra, senza segnalatori di direzione, ricorrendo all'ausilio della mano. Peraltro, non si tratta di un onere economico: sappiamo tutti che la scelta del ciclomotore è fatta per ragioni tecniche ma anche per ragioni economiche, perchè non è influente sulla scelta di tale mezzo il fatto che esso costi molto meno degli altri mezzi di locomozione.

La questione dello specchietto retrovisore mi ha colpito notevolmente e desidero segnalare a tutti per valutare dove inserirla, se qui o altrove. Personalmente, sarei per inserirla nel provvedimento che ci accingiamo a varare, anche perchè si tratta di una modifica talmente piccola e modesta che non lo sovvertirebbe.

Come ho già detto, nella riflessione su questi problemi sono un gradualista perchè, se dovessi essere un massimalista, inserirei tutti gli aspetti che ho sottolineato in questo disegno di legge. Non voglio però creare contrasti più di quanto sia necessario con l'altro ramo del Parlamento, nè ingenerare incomprensioni che possano essere dannose all'*iter* del disegno di legge n. 811. La questione del secondo passeggero è decisamente influente rispetto al problema della prevenzione degli inci-

denti, in rapporto ad un mezzo tecnico che è concepito, dal punto di vista della velocità, dell'equilibrio e della capacità di frenata, per una sola persona. Le norme del codice della strada non sono riuscite a risolvere questo problema: si dice che per eliminarlo, ed anche in funzione dell'obbligo del casco per il secondo passeggero, bisognerebbe poter giungere al riconoscimento del mezzo, innovazione sicuramente rivoluzionaria, ma che credo richieda tempi molto lunghi. Quanto meno, allora, le ditte produttrici, che dicono di essere così sensibili, con dichiarazioni alla stampa e a noi, ai problemi della prevenzione e della sicurezza della strada, dovrebbero progettare e costruire ciclomotori con sedili fatti apposta per trasportare un passeggero invece di due. Come mai questo non viene fatto? Un sedile di cinquanta centimetri è un vero e proprio incentivo all'utilizzo del mezzo per due passeggeri.

MARINUCCI MARIANI. Allora noi che ci stiamo a fare? Non siamo forse qui per produrre norme legislative che impediscano il verificarsi di certi fenomeni?

PRESIDENTE. Non dico che tale questione debba essere risolta necessariamente con una norma legislativa. Penso che il Ministero dei trasporti con una norma amministrativa possa imporre una dimensione adeguata ad una sola persona per il sedile dei ciclomotori. Il sedile oggi è unico, ma quando raggiunge le dimensioni di cinquanta centimetri permette comodamente il trasporto di due persone. Ci sono quindi vari problemi da affrontare per la sicurezza; altrimenti, se pensiamo di affidare semplicemente all'obbligo del casco per i minorenni l'idilliaca prospettiva che gran parte delle questioni viene risolta, avremo poi un *boomerang* di delusione rispetto ad eccessi di emotività e di irrazionalità.

Credo che occorrerebbe rifuggire da tali eccessi e far confluire le nostre osservazioni in norme legislative o amministrative — si potrebbe anche prevedere che una parte della materia sia disciplinata per legge ed un'altra in via amministrativa — che vadano nella stessa direzione e raggiungano il risultato voluto.

Non vi è dubbio, onorevoli colleghi, che la questione dell'informazione e dell'educazione stradale è decisiva. Non polemizzo quanto potrei, e dovrei, rispetto a ciò che si dice sugli organi di stampa, ed ancor più alla televisione di Stato, pagata con il canone degli utenti e con i fondi di dotazione elargiti dal Parlamento, o anche da Ministri del Governo che «blaterano» su dati che non trovano riscontro neanche in quelli citati da talune pubblicazioni ufficiali. Non è vero affatto che muoiono 1.500 giovani ogni anno sui ciclomotori; muoiono 1.500 persone fra giovani e adulti su ciclomotori e motocicli. Il problema esiste e non va sminuito, anche perchè vi è un numero alto di feriti, ma non bisogna eccedere con l'emotività. Il quadro generale che abbiamo di fronte è di 7.184 morti per incidenti stradali, se vogliamo dirlo chiaramente, ed in questo dato convergono incidenti di ciclomotori e di motocicli.

In questi due anni — voglio fare un'osservazione *a latere* di carattere positivo — si è parlato molto, e spesso a sproposito. Ma non è detto che parlare a sproposito qualche volta non serva. La lieve flessione risultante dai dati a nostra disposizione non tanto nel numero dei feriti quanto in quello dei morti per incidenti stradali ritengo che in parte debba essere attribuita anche alle campagne di stampa e alla sollecitazione che vi è stata nei confronti della pubblica opinione rispetto ai problemi della sicurezza stradale. Nel periodo che va dal 1973 al 1976, la flessione poteva essere spiegata in base all'aumento del prezzo del petrolio che aveva provocato una diminuzione nell'utilizzo stesso dei mezzi. Ma la flessione più recente nel numero degli incidenti può essere stata determinata in parte anche dalla sollecitazione fatta all'opinione pubblica con un'informazione spesso non del tutto corretta, ma che ha richiamato l'attenzione sulla cautela che lo stesso utente del ciclomotore, del motociclo o dell'autovettura deve esercitare.

Sono del parere quindi che occorra adottare norme legislative e norme amministrative, le quali, come ho già detto, convergano nell'obiettivo di ridurre e prevenire le conseguenze degli incidenti stradali nel settore delle due ruote con gradualità. Credo che la

maggior parte di noi sia convinta della funzione del casco; io sono tra quelli che non assegnano al casco la risoluzione del problema; sono dell'opinione che, parallelamente a questo provvedimento, occorra adottare una serie di norme che ci consentirebbero di raggiungere un risultato più efficace.

L'ipotesi di una generalizzazione dell'uso del casco (dal momento che vi sono morti e feriti per qualsiasi fascia di età, e non è quindi un problema di maturità o di responsabilità), per quanto razionalmente avvincente, è destinata ad essere meno applicata di quanto non lo sarebbe, in una fase transitoria di avvio, una proposta più ridotta. Noi disponiamo di un parco ciclomotori circolanti di circa cinque milioni di pezzi e di circa un milione di motocicli. Il problema dell'adozione del casco è inoltre anche quello dell'adozione di un casco adeguato, specifico per il tipo di mezzo. Credo infatti che il casco utilizzato per una moto di grossa cilindrata non sia altrettanto adatto per il ciclomotore. Dovremmo avere ben chiaro che non può essere utilizzato un casco quale che sia, ma, a seconda delle caratteristiche tecniche del mezzo che si usa, dovrebbe esservi — senza peraltro voler prevedere un'articolazione troppo dettagliata — l'omologazione dei caschi adatti.

Anche soluzioni che sembrano, e sono, riduttive possono, a mio avviso, rappresentare un giusto avvio, sempre che vi sia la volontà politica di procedere poi, valutando le esperienze, all'adozione delle opportune normative legislative ed amministrative per la sicurezza stradale nel suo complesso. Molti incidenti in cui sono coinvolti ciclomotori avvengono non per responsabilità del conducente del ciclomotore stesso, ma per responsabilità delle autovetture.

Riassumendo sinteticamente i punti che ho esposto, sarebbe a mio avviso opportuno correggere il testo approvato dalla Camera dei deputati, ai fini di renderlo più efficace e quindi più applicabile e più rispettato. Questo è ciò che anche l'opinione pubblica si aspetta da noi; non si spiegherebbe altrimenti la lunga riflessione che vi è stata. Una generalizzazione nell'adozione dell'uso del casco produrrebbe l'effetto di una reazione della Camera rispetto a quanto essa ha previsto

nel disegno di legge n. 811, discostandosi moltissimo dall'impostazione che lo stesso Governo aveva dato al provvedimento, e non credo perciò che sarebbe possibile varare i disegni di legge oggi in discussione in un breve arco di tempo.

PINGITORE. Il relatore ha parlato di due proposte oggetto di discussione, ma ha dimenticato una terza proposta: quella della generalizzazione dell'uso del casco, senza limite alcuno, alla quale è contrario il Presidente e favorevole, invece, il mio Gruppo.

Credo che siamo tutti d'accordo nel denunciare il ritardo legislativo che vi è stato nella regolamentazione di questa materia. Vorrei ricordare come l'Italia sia nominalmente inserita tra i paesi dell'Europa occidentale, ma quando si tratta di prendere ad esempio alcune esperienze fondamentali dei paesi tra cui l'Italia pretende di essere annoverata, mi pare si faccia orecchio da mercante. I paesi europei hanno già da moltissimi anni adottato disposizioni simili, mentre il nostro paese ancora si attarda su questo problema.

Certo, anche noi avremmo preferito che una normativa come quella al nostro esame fosse inserita nel più ampio tema della sicurezza stradale. Condividiamo alcune osservazioni ed indicazioni del presidente Spano, in particolare quelle riguardanti i limiti di velocità, il riconoscimento dell'automezzo, la segnaletica stradale e gli indicatori di direzione per i ciclomotori. Mi sembra, a tal proposito, molto interessante l'indicazione del Presidente circa l'opportunità di dotare motocicli e ciclomotori di segnalatori di direzione di marcia.

Tra gli altri elementi della sicurezza stradale attribuiamo poi grande importanza alle assicurazioni e, non ultimo, alla propaganda ed alla vigilanza. Ritengo che vigili, polizia stradale (ed anche non stradale) e carabinieri dovrebbero essere sollecitati ad assumere un atteggiamento più scrupoloso ed attento nei confronti di violazioni delle norme riguardanti la circolazione stradale. A proposito, infine, della materia che stiamo esaminando, partiamo da un concetto che è semplice, non semplicistico, ma fondamentale: noi miriamo alla protezione della vita e della salute.

Mi sembra, allora, che sarebbe stato opportuno chiedere anche il parere della 12^a Commissione, dal momento che i problemi in discussione sono, in qualche misura, di sua competenza.

Poichè miriamo a questi obiettivi, mi sembra che non si possano porre limiti e discriminazioni sia per l'età che per la velocità dei motocicli e dei ciclomotori. In base, quindi, a tali considerazioni, ritengo che il nostro orientamento a favore della generalizzazione dell'uso del casco sia il più opportuno per la soluzione di questi problemi.

Desidererei, in conclusione, esprimere particolare consenso al parere della 2^a Commissione, soprattutto per quanto riguarda l'articolo 2 del disegno di legge n. 811 e le sollecitazioni e raccomandazioni — venute d'altronde anche da altri colleghi, in particolare dal senatore Lotti — sulla necessità di svolgere a tutti i livelli un'azione di propaganda rivolta ai giovani, alle famiglie ed all'opinione pubblica in generale; in tal senso, ritengo che la lunga discussione che vi è stata su questa materia sia stata già di per sé un momento di educazione e di sensibilizzazione.

Inoltre — argomento emerso in questi ultimi giorni anche in Aula — desidero sottolineare la necessità dell'educazione civica nella scuola, prevista per legge ma in realtà non svolta, che potrebbe essere utilizzata anche per la soluzione di questi problemi. Ribadisco, concludendo, che noi della Sinistra indipendente siamo convinti della necessità e dell'utilità dell'uso generalizzato del casco senza limiti di velocità, di età e di territorio, urbano o extraurbano.

Presidenza del Vice Presidente BISSO

MARINUCCI MARIANI. Ringrazio anzitutto il presidente Spano per aver annunciato l'intenzione, da tutti condivisa, di terminare nella giornata di oggi l'esame di questa materia. Ringrazio anche l'onorevole Ministro di essere qui presente a testimoniare in questo modo la sua volontà e la sua intenzione di risolvere il problema, del resto già dimostrata

nel momento in cui presentò il disegno di legge governativo.

Ci stiamo quindi avviando verso la soluzione di questo grave problema, tant'è che questa mattina ho sentito i colleghi delle varie forze politiche dichiararsi tutti a favore di tale normativa. Tuttavia qualche anno fa non era così, vi erano molte incertezze e molte difficoltà, di cui conosco anche la ragione. Essa era legata non soltanto alle preoccupazioni dei produttori, i quali avevano mal interpretato le conseguenze dell'introduzione dell'uso del casco in Francia e credevano che il fallimento si sarebbe riprodotto in Italia, ma il problema nasceva soprattutto a sinistra, a causa di malintesi all'interno delle confederazioni sindacali e degli stessi amministratori di città dove sono insediate grosse imprese produttrici di questo tipo di veicoli.

Il tempo dunque — possiamo dirlo — non è trascorso invano; una volta tanto il dibattito nel paese ha comportato una maturazione a livello parlamentare che darà sicuramente buoni frutti. Devo anzi introdurre una nota di ottimismo. Ritengo che quando una legge anticipa la coscienza popolare, non viene applicata o viene mal applicata; quando essa invece arriva a rispondere ad un bisogno sociale, ad una domanda popolare, entra in vigore e viene applicata bene. Ora, però, dobbiamo scegliere la strada più opportuna. Anch'io temo che modificare il testo della Camera, oltre ai fraintendimenti all'esterno di questo Palazzo, che mi interessano poco, possa comportare un ritardo che nessuno di noi vuole. A proposito di fraintendimenti, devo dire che all'esterno del Palazzo c'è stata una strumentalizzazione e forme di protagonismo e di esibizionismo molto opportunamente troncate dal Presidente di questo ramo del Parlamento, che ha ricordato che la legge si poteva fare in Parlamento e in tempi brevi.

Desidero però dire al relatore che le attese e le aspettative non sono per una legge salvifica, che risolva tutti i problemi della circolazione stradale, ma sono proprio in relazione a questo tipo di incidente prodotto dal veicolo a due ruote con danni gravi ai giovani. Quello che la gente in questo momento pensa è solo questo: nessuno immagina che approveremo oggi un provvedimento che risolva il

problema dei TIR o quello, altrettanto grave, nel nostro paese della cintura di sicurezza sulle auto. E poichè, appunto, non si possono fare leggi che anticipino le consapevolezze o le conoscenze, come giustamente ha detto il senatore Lotti, torneremo su tutta la tematica, e questo deve essere un impegno; ma intanto affrontiamo bene tale problema che è maturo per trovare una soluzione.

Siamo ancora in fase di discussione generale; quando poi saranno presentati gli emendamenti ci soffermeremo sui particolari delle modifiche da introdurre al testo approvato dalla Camera dei deputati. Vorrei tuttavia dire questo: operiamo una scelta giusta, facciamola con consapevolezza, pur non subordinandole ad un incontro con i colleghi della Camera, dal momento che non abbiamo neanche il tempo di farlo; sarebbe tuttavia opportuno che tale incontro avvenisse nei giorni successivi, per Gruppi, per rapporti di amicizia, poichè credo che se apporteremo modifiche appropriate anche i colleghi della Camera, nei quali il tempo avrà prodotto una maturazione, forse cambieranno opinione sulle scelte fatte in un momento precedente.

Per quanto concerne i minori e l'uso del casco nei centri urbani ed extraurbani, possiamo a mio avviso discutere se minori sono ancora gli infraventunenni, e probabilmente è vero, perchè quando abbiamo fatto la legge che abbassava il termine della maggiore età da ventuno a diciotto anni siamo stati forse un po' avventati e comunque abbiamo pensato che vi fossero soltanto problemi di carattere politico mentre vi erano anche problemi di preparazione civile, sociale ed umana. Comunque, ritengo che dobbiamo imporre l'uso del casco ai minori su ogni tipo di mezzo e ovunque. Anch'io, sono d'accordo con il senatore Lotti, non ho mai capito cosa significhi centro urbano ed extraurbano: a Roma, ad esempio, quali sono le strade extraurbane? La «Cristoforo Colombo» è urbana od extraurbana? E nelle piccole città, che sono divenute improvvisamente molto grandi, con interi quartieri costruiti al di fuori del centro storico, il tratto di percorrenza tra centro e questi insediamenti è urbano o no? Poichè non lo so e nessuno lo sa, come si fa a distinguere? Il pericolo esiste dentro e fuori il cen-

tro abitato, probabilmente più dentro che fuori, e pertanto proporrei di imporre ovunque l'uso del casco.

Voglio ricordare che il disegno di legge da me presentato era originariamente del collega Minnocci e io, visto che lui non è più parlamentare, l'ho ripreso dietro suo suggerimento. Non mi sono convinta a ripresentare un disegno di legge in materia solo per questo, ma anche perchè nei giorni in cui il collega me lo ha consegnato era accaduto a Genova un fatto gravissimo: una ragazza era morta in un incidente e suo padre aveva cominciato a raccogliere le firme per una petizione, mobilitando in tal modo l'opinione di tutti gli italiani.

Ho presentato quindi il disegno di legge proprio perchè mi sembrava necessario rispondere ad una domanda così importante e seria e, avendo fatto un minimo di ricerca, come hanno fatto anche il relatore e il collega Pacini, ho riscontrato che tutti i paesi d'Europa hanno introdotto l'obbligo dell'uso del casco. Due paesi lo hanno fatto con una limitazione, la Spagna e la Jugoslavia, e cioè per la circolazione extraurbana nei confronti dei ciclomotoristi; la Repubblica Democratica Tedesca, la Russia, la Romania e la Svizzera lo impongono ai soli motociclisti, mentre in Italia e in Turchia non esiste alcun obbligo.

Se esaminiamo le statistiche fornite alla Commissione nel fascicolo di documentazione, possiamo constatare che sono proprio quei paesi in cui non c'è l'uso obbligatorio del casco per i ciclomotori — parlo della Svizzera, dell'Unione Sovietica, della Repubblica democratica tedesca e della Romania che hanno un'altissima incidenza percentuale di morti e feriti gravi. Abbiamo quindi un'esperienza a livello europeo (non conosciamo gli altri dati) che ci consiglia di imporre il casco ai giovani ovunque e comunque.

Ho colto io stessa, in conversari privati, l'opportunità di lasciare il più largo margine di scelta agli adulti proprio perchè tali, e sono d'accordo. Credo però che rendere obbligatorio il casco per i minori avrà un risultato ulteriore perchè creerà il costume; infatti oggi le persone non si mettono il casco per-

chè si vergognano, temono di essere prese in giro e considerate stravaganti, cosa che non piace a nessuno. Ma, nel momento in cui i giovani circoleranno nelle strade italiane con il casco, anche gli adulti spontaneamente cominceranno a metterlo e se non lo faranno dovranno imputarne le conseguenze solo a se stessi. Proporrei dunque l'uso del casco per i giovani dovunque e comunque, per gli adulti il discorso è da approfondire.

Per quanto riguarda la targa, nel disegno di legge n. 41 ho recepito la proposta contenuta nel precedente disegno di legge d'iniziativa del senatore Minnocci per affrontare un problema connesso e cioè quello del danno ai terzi. Sappiamo che esistono danni di tipo colposo e doloso, furti e scippi, però ci sono anche incidenti dei quali sono vittime persone anziane che non possono riconoscere chi ha prodotto il danno. Per questo motivo mi sembra che con la targa si raggiunge il risultato di rendere riconoscibile il mezzo, per il cui conducente si rende obbligatorio il casco, e si risolve così il problema dei danni ai terzi. Pertanto l'ipotesi di una piccola targa, così come l'ha proposta il senatore Lotti, mi sembra giusta e anche a tale riguardo la Camera dei deputati non dovrebbe far difficoltà.

Sono d'accordo inoltre col suggerimento della 10ª Commissione di ridurre a 30 giorni il termine indicato dall'articolo 2 del disegno di legge n. 811 per l'emanazione da parte del Ministro dei trasporti del decreto che stabilisce le caratteristiche tecniche del casco protettivo. Non vedo perchè si debbano prevedere tre mesi visto che non partiamo da zero ma stiamo discutendo da tempo.

Per quanto concerne gli altri problemi che sono stati qui sollevati, conosco le obiezioni che sono state fatte a quanti hanno proposto disegni di legge in materia; sono state fatte anche a me nel corso di trasmissioni televisive e radiofoniche: si dice che l'importante sarebbe sviluppare iniziative di educazione stradale. Ora ci sono due modi per educare il cittadino: fare leggi che comportano un cambiamento del costume, visto che uno degli scopi è anche questo, oppure agire con campagne educative a cura degli enti locali, delle unità sanitarie locali, degli stessi produttori tramite la RAI, con *spots* che il Ministero

stesso potrebbe chiedere alla RAI e alle TV private con la formula «pubblicità-progresso», e questo può esser fatto anche nella scuola. Ma poichè la legge induce cambiamenti del costume nel tempo, il risultato può essere raggiunto con due mezzi concorrenti: la legge e le altre forme citate, per le quali non è necessario che intervenga il legislatore.

Termino augurando che i nostri lavori proseguano in modo sereno ed abbiano un esito positivo nella giornata di oggi, ripromettendomi di presentare emendamenti e di valutare quelli degli altri colleghi quando passeremo all'esame dell'articolato. Raccomando a tutti di svolgere un'opera di convincimento nei confronti dei colleghi della Camera, in modo che il rinvio della normativa al loro esame per l'introduzione di alcune modifiche appaia non come volontà di dilazione ma come desiderio di fare una buona legge.

CARTIA. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il problema della normativa sull'obbligo dei caschi ci coinvolge tutti. Oggi unanimemente abbiamo detto di voler terminare i lavori in tempi brevissimi; tuttavia, man mano che si discute, emergono nuovi nodi della problematica. Voglio premettere che io stesso verbalmente — dico verbalmente perchè non mi sembrava opportuno farlo per iscritto in quanto spetta al Presidente stabilire l'ordine dei lavori — avevo sollecitato la discussione di questi disegni di legge.

Quindi quel che dico non vuole essere una remora a mandare avanti i disegni di legge stessi. Mi rendo conto però che ci si ritrova, all'ultimo momento, ad affrontare un problema che si rivela più grave di quanto non potesse sembrare. Il senatore Lotti e la senatrice Marinucci auspicavano che questa normativa potesse essere varata nel corso della giornata, però ci troviamo dinanzi a problemi che anche tecnicamente non riusciamo a risolvere, in quanto non siamo sufficientemente competenti e forse non abbiamo esplorato quelle indagini conoscitive necessarie a chiarirci le idee.

Il problema del casco indubbiamente si pone in termini positivi, e per «positivi» intendo che il casco deve essere portato dai

conducenti dei mezzi meccanici a due ruote dotati di un motore. Voglio dire che il casco dovrebbe essere considerato quale una componente del mezzo motorizzato stesso: così come si costruiscono automobili che vengono di volta in volta migliorate — almeno nelle intenzioni dei costruttori e come è detto nella propaganda che di esse si fa — con strutture più resistenti, con carrozzerie ad assorbimento d'urto, con le cinture di sicurezza, con lo sterzo protetto da cuscini per evitare traumi al conducente in caso d'urto, lo stesso metodo dovrebbe essere utilizzato dai costruttori di motociclette e dai produttori di caschi. Il casco dovrebbe essere considerato una componente della motocicletta, anche se è una parte a sè stante rispetto al mezzo e quindi dà l'idea che sia un qualcosa in più.

C'è poi da verificare se è la velocità che determina maggiori pericoli d'incidenti o meno. Evidentemente la velocità, come diceva il senatore Masciadri, è sempre un motivo di minore sicurezza, vuoi perchè si tratta di un veicolo a due ruote, vuoi per problemi stradali. Però, affermare che sia solo la velocità a determinare gli incidenti mi sembra difficile, perchè questi avvengono molto spesso con mezzi che vanno a velocità ridotta e nei centri abitati. Mi sembra che siamo tutti d'accordo sul fatto che è proprio nei centri abitati che si verifica il maggior numero di incidenti e che quindi la distinzione tra centro abitato e non abitato (a parte la difficoltà a stabilire quale sia centro abitato e quale non lo sia) non sia giustificata: è soprattutto nei centri urbani che il casco andrebbe portato.

Si è accennato alle norme europee, eventualmente per un raffronto ed una valutazione delle stesse, se non altro per la carenza del nostro paese in questa materia. Facciamo parte della Comunità economica europea e quindi è giusto che ci uniformiamo alle normative generalmente accettate.

Per quanto riguarda l'età di coloro che debbono obbligatoriamente indossare il casco, indubbiamente è un problema non indifferente, perchè si ripercuote, dicono i costruttori di tali mezzi, anche sulla produzione e sulla vendita dei veicoli. Delle ditte costruttrici si deve tenere conto per le eventuali ri-

cadute di certe soluzioni adottate dal legislatore nei processi produttivi, nell'impegno lavorativo e quindi nel numero dei dipendenti. Nei loro confronti, però, c'è anche un altro discorso, perchè avrebbero dovuto essere esse stesse promotrici di accertamenti volti ad adottare strutture capaci di garantire una certa sicurezza per i conducenti di motoveicoli. A mio avviso, se l'obbligo dell'uso del casco viene circoscritto ai minorenni, questo avrà una ricaduta positiva sulla vendita perchè tranquillizzerà le coscienze dei genitori che saranno più propensi a comprare i ciclomotori ai propri figli, portando ad un incremento, piuttosto che a un decremento, delle vendite.

C'è poi il problema dei costruttori di caschi, i quali sarebbero oberati dalla necessità di smerciare un numero di caschi notevole in tempi molto brevi, con conseguenze nei tempi successivi piuttosto negative, per l'impossibilità di mantenere lo stesso *trend* di produzione. Potrebbe nascere il problema di stabilire le date entro le quali l'obbligatorietà del casco dovrebbe entrare in vigore. Questo contrasterebbe con l'entrata in vigore della legge che, non essendo previsto un diverso termine nel testo approvato dalla Camera, avverrà dopo quindici giorni da quello successivo alla sua pubblicazione. C'è però la possibilità di graduare i tempi di applicazione dando un certo margine affinché tutta la popolazione motociclistica possa dotarsi di casco.

Sempre per quanto riguarda l'età, mi sembra sia fortemente diseducativo il fatto che debbano essere i giovani ad insegnare agli adulti a portare il casco. Avrei detto l'inverso, cioè che è senz'altro più opportuno che siano gli adulti a portare per primi il casco dando l'esempio ai giovani. Di solito ai giovani si usa dire: «Ti faccio vedere quello che dovresti fare». In questo caso ai ragazzi con il motociclo diremmo: «Non fare come me che non porto il casco». Sarebbe un esempio negativo che non credo potrebbe essere di educazione per i giovani, i quali vanno in moto spesso senza il rispetto delle norme di sicurezza stradale e soprattutto senza rispettare la stessa segnaletica stradale.

Potrebbe nascere per le varie amministrazioni locali anche il problema di creare piste

ciclabili e zone di posteggio per i motoveicoli, laddove questo fosse possibile. Ancora, potrebbe essere necessario che il conducente di motoveicoli fosse munito di un patentino a dimostrazione dell'educazione stradale ricevuta, vuoi attraverso la scuola, vuoi attraverso i mezzi di propaganda radiotelevisiva. Questo patentino potrebbe essere rilasciato dagli organi competenti o, eventualmente, dalla scuola stessa, quale una pagella del lavoro svolto durante l'anno scolastico in questa materia. È un'idea che forse potrebbe essere utilizzata per i giovani fino ai sedici anni.

Esistono poi problemi di tecnica di costruzione e di rispetto di alcuni accorgimenti, che sono stati richiamati dal senatore Lotti e dal Presidente, e della possibilità di inserirli in moto anche piccole. Il segnalatore di direzione e soprattutto lo specchietto retrovisore diventano indispensabili in particolar modo per chi va in moto con il casco. Limite per ora il mio intervento in sede di discussione generale a questi temi per non allungare ulteriormente i tempi.

RASIMELLI. I dati statistici che ci sono stati consegnati questa mattina offrono motivo di riflessione. Degli otto paesi considerati nei quadri statistici, noi rappresentiamo per popolazione più di un quinto e copriamo più di un terzo del parco motocicli. Il problema è quindi molto più rilevante per il nostro che non per gli altri paesi considerati.

Anche i dati relativi agli incidenti sono viziati da questo rapporto. Si tratta di un problema meritevole di tutta la nostra attenzione; concordo tuttavia con quanto è stato detto dal senatore Lotti e dal nostro Presidente, cioè di concludere comunque i nostri lavori nella giornata di oggi. È necessario infatti adottare una decisione.

Certo, se disponessimo di tempi e di prospettive di lavoro diversi, potremmo riflettere meglio su alcune questioni.

La prima questione riguarda la classificazione. Non sono assolutamente convinto che l'accorpamento, così come fatto nel provvedimento, risponda alla realtà del problema. Se per un ciclomotore di 50 centimetri cubi è possibile con vari trucchi raggiungere anche

la velocità di 60-70 chilometri orari, con un ciclomotore di 125 centimetri cubi è possibile raggiungere la velocità di 140 chilometri orari. Nella categoria dei ciclomotori al di sotto dei 125 centimetri cubi sono presenti situazioni completamente differenziate. Credo che ciò debba costituire, come ho già detto, motivo di riflessione per la classificazione stessa dei ciclomotori. Non mi sembra possibile, infatti, far ricadere sotto una stessa regolamentazione una fascia così profondamente differenziata.

Certo, sono consapevole del fatto che non è possibile risolvere oggi stesso il problema.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Nel decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, vi è una chiara differenziazione tra l'articolo 24 che riguarda i ciclomotori e l'articolo 25 che riguarda i motoveicoli. I ciclomotori sono caratterizzati da quattro elementi: velocità, cilindrata, peso del motore...

RASIMELLI. Ciò resta senza conseguenze nella regolamentazione del codice stradale. E di fatto un ciclomotore al di sotto di 125 centimetri cubi può essere guidato da un ragazzo di quattordici anni, e rientra comunque in una regolamentazione diversa. Il limite dei 125 centimetri cubi crea delle perplessità, in quanto i veicoli di quella cilindrata hanno caratteristiche assai simili a quelle dei veicoli di cilindrata superiore. È questo il problema che intendo sollevare.

Si tratta di una contraddizione che dovrebbe a mio avviso essere affrontata, in quanto contiene elementi di pericolosità. Anche se, come ho già detto, non possiamo affrontare oggi stesso il problema, ritengo che sia opportuna su di esso un'accurata riflessione.

Per quanto riguarda il problema del casco, bene ha fatto la Commissione industria ad avanzare dei rilievi. Non credo infatti si possa far indossare ad un ragazzino di quattordici anni che guida un ciclomotore lo stesso casco di un motociclista che guida una moto di alta cilindrata. Ciò non è ragionevole nè sul piano economico nè sul piano della incolumità, perchè probabilmente il casco di un motociclista diventa per un ragazzino di

quattordici anni un elemento aggiuntivo di pericolosità.

C'è bisogno quindi di introdurre nella regolamentazione una differenziazione tra i vari tipi di casco. Per una velocità di 60 chilometri orari e per una di 150 chilometri orari occorrono probabilmente due tipi di caschi diversi. Credo perciò che occorra prevedere una differenziazione tra un tipo di casco pesante per i veicoli che raggiungono determinate velocità e un casco leggero per veicoli che viaggiano a velocità inferiori.

Non dimentichiamo un fattore importante: una legge è applicabile se ha dei costi accettabili dall'utente. Non potremmo imporre un casco omologato che avesse un valore commerciale di 200.000 lire, ad esempio. Ciò costituirebbe un elemento di difficoltà nell'applicazione della legge. Dobbiamo perciò prevedere nella regolamentazione l'uso di caschi leggeri, di minor costo, quindi più accessibili per l'utente e più proporzionati per determinate necessità.

Sono d'accordo con quanto ha affermato il Presidente, cioè che nei provvedimenti al nostro esame sia possibile introdurre una norma che preveda l'uso dello specchietto retrovisore perchè ha un costo modesto ed è di facile applicazione a qualsiasi tipo di veicolo. Credo perciò che l'obbligo dell'uso dello specchietto retrovisore possa essere rispettato senza grandi problemi.

Se non riuscissimo a trovare una formulazione organica per affrontare una serie di altre questioni legate a questa materia, sono d'accordo con quanto ha affermato il senatore Lotti, cioè di emendare il meno possibile il testo pervenutoci dalla Camera.

Vorrei prospettare alcune modifiche da apportare al provvedimento che ci è pervenuto dalla Camera, modifiche che mi sembrano assolutamente ragionevoli e che possono far fare un salto di qualità al disegno di legge, senza snaturarlo e senza quindi riformularlo totalmente.

Si potrebbe, ad esempio, al primo comma dell'articolo 1, sostituire alle parole: «ad un tipo omologato» le altre: «a tipi omologati». Sempre al primo comma, punto 2), si potrebbe alzare il limite di età da diciotto a ventun anni, ed eliminare invece, al secondo comma,

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

l'obbligo generale di indossare il casco, ove la circolazione si svolge fuori dei centri abitati.

Sarebbe opportuno altresì ridurre i termini concessi al Ministro per definire le caratteristiche dei caschi: il termine di 30 giorni mi sembra ragionevole.

Si potrebbe inoltre aggiungere al secondo comma dell'articolo 2, in cui si parla delle caratteristiche dei caschi protettivi, l'espressione: «e definiti in modo differenziato tra le moto sopra 125 centimetri cubi» — indico il limite di 125 centimetri cubi perchè è quello su cui abbiamo lavorato, direi altrimenti sopra i 50 — «(casco pesante) e ciclomotori sotto i 125 centimetri cubi (caschi leggeri)». Il Ministero deve definire le caratteristiche e le differenze di questi caschi.

Proporrei, inoltre, di introdurre, anche mediante un articolo aggiuntivo, l'uso dello specchietto retrovisore e di modificare l'articolo 6 fissando i termini di entrata in vigore della legge: 60 giorni dalla data della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Con proposte emendative di questo tipo, ove venissero accolte, certamente il provvedimento che faremo sarà diverso da quello che avremmo potuto fare se vi fosse stato più tempo a disposizione, ma senza dubbio esso avrà una sua ragionevolezza rispetto alla formulazione della Camera, in quanto verrebbero eliminati alcuni equivoci e si introdurrebbe l'elemento della differenziazione del casco su cui la Commissione industria si è giustamente soffermata quando ha scritto: «inoltre il casco è progettato per esplicitare la sua azione protettiva per velocità d'urto di grandezze di quelle che possono verificarsi nella circolazione urbana».

COLOMBO Vittorino (V.). Ma non si parla di differenziazione.

RASIMELLI. Ma è ovvio che si è riflettuto sull'effetto del casco nella circolazione urbana. Quindi la diversa classificazione del casco è, secondo me, un elemento essenziale per dare applicabilità alla legge. Diciamocelo francamente: una volta entrata in vigore la legge, metteremo ai ragazzi più giovani quei caschi insonorizzati, climatizzati, con il tra-

smettitore, che indossano i motociclisti che hanno veicoli di alta cilindrata? Non credo. Dobbiamo individuare un tipo di casco che sia più accessibile, pur essendo adeguato e ritengo che questo sia l'elemento essenziale.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Ritengo anch'io opportuno fare questa specificazione, quantunque tale possibilità sia già prevista nel disegno di legge pervenuto dalla Camera quando domanda, come è giusto, ai criteri di omologazione del Ministero la definizione dei vari tipi di casco.

RASIMELLI. Altro è però lasciarlo sottinteso, altro è esplicitarlo. Ritengo che il Ministero debba avere un orientamento preciso in questo senso.

GIUSTINELLI. Ritengo che, pur con la specificazione fatta dal presidente Spano e ripresa poi da altri colleghi, indubbiamente questa nostra discussione si svolga in un clima condizionato dalla campagna condotta dalla stampa in queste settimane sul problema del casco. Non credo che essa oggettivamente costituisca un elemento negativo, tutt'altro, però molto spesso ci troviamo a fare i conti con analoghe prese di posizione senza poter poi agire con la tempestività che sarebbe necessaria.

Voglio fare solo un esempio. C'è il problema della velocità sulle autostrade e sulle strade che compare di tanto in tanto, ma con preoccupante continuità, sulle prime pagine dei giornali, soprattutto quando si verificano incidenti di particolare rilievo: anche recentemente si sono verificati incidenti che si sono segnalati per il grandissimo numero di morti. Concordo, quindi, sulla necessità di collocare la discussione che stiamo facendo all'interno di un quadro di carattere più generale, non perchè oggi dovremmo sviscerarne tutti i contenuti, ma perchè credo sia importante che la Commissione possa poi definire in proposito anche il proprio calendario di lavoro. Tra l'altro il 1986 è stato definito dalla Comunità europea l'anno della sicurezza stradale e ritengo perciò che sia giusto porre su questo problema la massima attenzione.

Il presidente Spano ricordava l'alto numero di morti a causa di incidenti: sono 7.685 nel 1983, 7.184 nel 1984. Penso, proprio muovendo da questi dati, che sia doveroso farsi carico globalmente del problema della sicurezza, ponendolo appunto al centro di un'iniziativa puntuale. Vorrei allora cominciare con il sollevare alcune questioni e col porre talune domande all'onorevole Ministro. Mi rendo conto che il problema in sè non può essere ricondotto alla sola competenza del Ministro dei trasporti; non è infatti di pertinenza di un unico Dicastero: esso richiede un'azione coordinata e programmata dell'intero Governo. Ma, allora, a che punto siamo con la risoluzione della Comunità europea del 20 marzo 1984, la quale prescrive, o quanto meno suggerisce, per ogni paese l'adozione di un programma di sicurezza stradale, programma, onorevole Ministro, che doveva essere varato entro il 31 dicembre 1984?

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. La domanda deve essere rivolta al Ministro dei lavori pubblici.

GIUSTINELLI. Siamo di nuovo in presenza del contrasto cui ho accennato. Proprio ora ho sottolineato come questo problema non possa essere ricondotto alla sola responsabilità del Ministero dei trasporti, richiedendo esso un'azione coordinata. La cosa peggiore, comunque, sarebbe nascondersi dietro la scusa delle competenze per non far emergere il problema centrale, che è quello della responsabilità collegiale del Governo. La cosa mi sembra abbia un suo valore particolare. Tra l'altro voglio ricordare che la nostra Commissione, circa un anno e mezzo fa, approvò all'unanimità un ordine del giorno che impegnava il Governo alla presentazione del nuovo testo per il codice della strada; anche da questo punto di vista credo sia necessario e doveroso poter conoscere tutti i relativi elementi.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Il nuovo testo del codice della strada è stato presentato dal Governo ed è in discussione nella vostra Commissione. Come Governo abbiamo molte colpe, ma non questa.

GIUSTINELLI. Prendo atto della specificazione e credo, allora, che si debba valutare il problema in termini di tempi di discussione.

Su alcuni problemi che attengono alla sicurezza dei veicoli, delle strade, della velocità, concordo con l'impostazione che è stata ribadita dai senatori Lotti e Rasimelli circa la necessità di giungere oggi all'approvazione del provvedimento sul casco e quindi anche con le osservazioni che da essi sono state fatte. Tuttavia, vorrei porre alcune domande che mi sembra siano importanti. Il nostro, almeno stando alla documentazione che ci è stata fornita, è il paese che, ad esempio, consente la maggiore velocità sulle strade normali e sulle autostrade. Negli Stati Uniti c'è una velocità massima per le auto di 88 chilometri l'ora. In Francia è stato introdotto un limite di velocità di 90 chilometri per gli automezzi inferiori alle 18 tonnellate e di 80 chilometri l'ora per gli automezzi pesanti, superiori alle 18 tonnellate; inoltre è stato adottato — almeno stando agli atti della Comunità europea — un limitatore di velocità che agisce sul motore sospendendo l'erogazione del carburante quando si supera una determinata velocità. Non so se questa soluzione possa essere adottata anche nel nostro paese, però credo che il problema, in quanto tale, abbia un suo spessore perchè compiremmo un'opera del tutto parziale se oggi, sull'onda dell'emozione, ci limitassimo a considerare solo il problema dei «motorini» e non quello della sicurezza globale.

La questione delle velocità è un dato di grande rilievo che credo debba essere affrontato con estrema urgenza e preoccupazione. Oggi, di fatto, la velocità ha un suo valore intrinseco; è uno degli elementi che spinge l'utente a comprare una macchina piuttosto che un'altra e viene propagandata in termini positivi che, oggettivamente, non corrispondono alla realtà.

Per quanto concerne la questione delle cinture di sicurezza, insieme alla Jugoslavia il nostro è l'unico paese in Europa che rende obbligatorio il montaggio delle cinture ma non il loro uso.

Per concludere vorrei fare alcune semplicissime considerazioni sul casco. La prima attiene alla giusta distinzione del tipo di ca-

sco in rapporto alla velocità. Mi sono permesso di fare una piccola indagine tra ragazzi che hanno il «motorino» e ho visto che l'idea di un casco, che non costituisca un ingombro e non rappresenti quei pericoli di cui parlava il senatore Rasimelli, è sostanzialmente accettata e quindi non c'è un rifiuto, anzi i ragazzi capiscono il valore che esso può costituire per la loro sicurezza. Ho qualche dubbio invece sull'opportunità di estendere l'uso del casco ai ragazzi che non abbiano superato i ventun anni, con una deroga rispetto ad un principio generale che oggettivamente mi pare scarsamente motivata: perchè a ventun anni e non a ventidue o venticinque? Andiamo ad introdurre il concetto che a diciotto anni si può far tutto tranne che condurre il «motorino» senza casco. Credo che questo aspetto debba essere oggetto di una più approfondita riflessione per evitare un contrasto coi colleghi della Camera.

L'ultima questione che desidero sollevare concerne il problema delle assicurazioni; anche a tale riguardo rivolgo l'invito agli onorevoli colleghi ad una maggiore meditazione per le implicazioni che esso presenta anche se, ovviamente, questo problema lo dovremo valutare in un secondo momento.

DEGOLA. Certamente anch'io sono d'accordo sulla considerazione che questo è uno dei problemi che rientra in quello più ampio della sicurezza stradale. Peraltro siamo d'accordo tutti sul fatto che i tempi devono essere diversi; oggi si deve affrontare il problema del casco con un disegno di legge approvato dall'altro ramo del Parlamento, mentre gli altri problemi devono essere affrontati in altra sede.

Se continuiamo ad allargare il discorso ad una infinità di altri problemi, finisce che non riusciamo ad arrivare a varare questo testo e credo dunque che ci dobbiamo limitare a questo. Non parlerò perciò degli altri problemi della sicurezza stradale.

Questa mattina sono emerse delle diversità di impostazione. Credo che un primo problema discriminante sia se l'uso del casco debba essere reso obbligatorio in forma generalizzata, quindi senza diversità di trattamento riguardo l'età e le caratteristiche del mezzo

impiegato, o se invece non si debba fare delle differenze e renderlo obbligatorio solo per i minorenni — e questo è il mio pensiero — con riferimento, per i maggiorenni, alle caratteristiche del mezzo. Dico questo perchè sono d'accordo con le osservazioni fatte in particolare dal presidente Spano: se il provvedimento dovesse essere generalizzato mi sembra di più difficile attuazione.

C'è poi un altro aspetto da considerare; non possiamo cioè dimenticare che ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che è stato già approvato dalla Camera che, su questo punto, ha assunto l'indirizzo ben preciso della non totale generalizzazione ma solo del riferimento all'età e al mezzo. Se andiamo a capovolgere totalmente questa decisione dell'altro ramo del Parlamento, credo si corra il rischio di quel «ping pong» che si teme, in quanto potrebbe rendere più difficile l'approvazione definitiva del provvedimento da parte della Camera.

Un'ulteriore ragione è che in definitiva, siccome si è fatto tanto riferimento ad altri paesi più avanzati di noi, le esperienze non sono univoche: esistono paesi che hanno generalizzato l'obbligo del casco ed altri che lo hanno limitato a certi casi, come la Francia, la Svizzera e altri. Quindi il mio punto di vista è di introdurre l'obbligo generalizzato dell'uso del casco per i minorenni e di non estenderlo agli adulti.

Qui sorge un problema: qual è o quali sono gli elementi più opportuni da considerare in ordine alle caratteristiche del mezzo per stabilire l'obbligo o meno dell'uso del casco. Francamente devo dire che non considero che l'elemento più opportuno possa essere la cilindrata del motociclo. Intanto, contesto il fatto che non rientri nella obbligatorietà del casco per gli adulti la cilindrata di 125 centimetri cubi. Infatti, un motociclo di questa cilindrata oggi raggiunge i 140 chilometri all'ora e non considerarlo tra quelli per i quali è obbligatorio il casco anche per gli adulti non mi sembra opportuno. C'è poi da dire che, qualunque sia la cilindrata fissata come limite, costituisce un livello facilmente aggirabile da parte delle case costruttrici di motocicli se queste si accorgono che l'obbligo del casco fa ridurre le vendite. Se stabiliamo

come limite i 125 centimetri cubi e le case costruttrici scoprono che questo fa calare le vendite, fanno presto a produrre un mezzo di 115-120 centimetri cubi.

Quindi, attraverso la cilindrata non riusciremo a creare uno spartiacque obiettivo e sicuro. Per questo sono favorevole alla valutazione della velocità di omologazione, secondo quelle proposte che, sia pure in termini problematici, sono state fatte dal relatore. Ogni tipo di motociclo ha una sua velocità di omologazione.

A questo punto, le vie sono due. Premesso che anch'io concordo sul fatto che è opportuno non fare distinzioni tra centri abitati o meno, la prima possibilità è quella di escludere dall'obbligo gli adulti conducenti di ciclomotori (ricordo che per i minori sono favorevole alla generalizzazione). Questa sarebbe la via più semplice, perchè in definitiva il ciclomotore è un mezzo definito per legge, con caratteristiche anch'esse definite per legge e quindi il non rispettare queste caratteristiche costituisce una violazione della legge stessa. Noi non possiamo fare delle norme per coloro che poi le violano; siamo sempre alle solite, perchè ogni volta che affrontiamo un problema ci prospettiamo sempre il caso che, ad esempio, per eliminare i furti di automobili il sistema più sicuro sarebbe di abolire con legge le automobili stesse.

L'altra via presenta degli aspetti che secondo me potrebbero essere accettabili se si riuscisse ad identificare con certezza la velocità di omologazione ed il limite al quale si può arrivare per la non obbligatorietà dell'uso del casco, senza toccare in positivo o in negativo gli interessi delle case produttrici. Questa via sarebbe quella di considerare la non obbligatorietà per i mezzi che abbiano una velocità di omologazione superiore a quella dei ciclomotori, che si potrebbe aggirare intorno ai 90 chilometri orari. Questo perchè alla fine penso che ci sia tutta una categoria di veicoli a due ruote — cioè quelli a ruota piccola, per capirci, gli *scooters* — che hanno un uso diverso da quello dei motocicli. C'è una notevole differenza tra un motociclo ed uno *scooter* anche se la loro cilindrata è ugualmente di 125 centimetri cubi, non solo per quanto riguarda la velocità, ma anche

per quanto riguarda l'utenza. Non sarei alieno dall'approfondire questo aspetto, se sia cioè possibile identificare una velocità di omologazione superiore ai 50 chilometri all'ora, comprendendo quindi nella non obbligatorietà per gli adulti un'altra fascia di veicoli a due ruote, senza arrivare al motociclo.

Dico subito che se, dopo gli approfondimenti che faremo nelle prossime ore, risultasse praticabile quest'ultima via, sarei favorevole ad accettare il limite di età proposto dal senatore Lotti, cioè i ventun anni. Se invece l'esclusione dovesse riguardare solo i ciclomotori, sarei favorevole al mantenimento del testo della Camera.

BASTIANINI. Signor Presidente, l'obiettivo è quello di approvare la normativa entro oggi, e su questo concordo perchè anch'io penso che non si possa uscire di qui senza averla varata. In secondo luogo, bisogna arrivare alla formulazione di un testo che incontri alla Camera, in terza lettura, le minori resistenze possibili e che possa essere approvato senza un ulteriore rinvio al Senato, perchè altrimenti creeremmo una «navetta», che è quanto di più controproducente potrebbe avvenire.

Siccome è mancata la possibilità di un'intesa preventiva, dobbiamo immaginare noi quali modifiche potranno essere accolte senza ulteriori rinvii da parte della Camera. In questo senso sarei prudente ad aggiungere altra materia, anche perchè qualsiasi norma riguardante aspetti non trattati dal provvedimento approvato nell'altro ramo del Parlamento e che fosse definita da noi in modo affrettato potrebbe incontrare notevoli difficoltà.

Per quanto riguarda il problema specifico del casco protettivo, concordo con l'impostazione del senatore Degola: se si decide di estendere l'obbligo per tutti i mezzi superiori al ciclomotore, il limite deve restare di diciotto anni. Se si stabilisce una soglia superiore al di sotto della quale non vi sia l'obbligo del casco, il limite va portato a ventun anni. Delle due soluzioni mi esprimo favorevolmente per la seconda, individuando una soglia che, in relazione alla velocità, generalizzi l'obbligo per i minorenni e consenta il

non utilizzo del casco ai maggiori di ventun anni.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. Intervengo per una breve precisazione. Innanzi tutto mi rimetto alle valutazioni che stanno emergendo dall'approfondito lavoro della Commissione, circa le modifiche da apportare al testo proposto dalla Camera. Mi premeva dare un'informazione che in qualche modo si riaggancia a quanto detto dal presidente Spano nel suo intervento.

Ritengo che sia sostanzialmente una buona linea quella di non caricare il provvedimento sul casco di tutte le attese sul piano dell'intervento per la sicurezza stradale. Come ho già detto a Stresa, ma come è comunque dimostrato dalle linee di lavoro del Ministero, il problema della sicurezza è un punto sul quale convergono tre fattori fondamentali che vanno tenuti presenti: l'ambiente, cioè le strade, il fattore uomo ed il fattore veicolo. Considerare ognuno di questi separatamente ed in maniera non coordinata comporta il raggiungimento di risultati di scarso significato. Ecco il motivo per cui prima facevo un accenno che non doveva essere interpretato come scarico di responsabilità, perchè anzi, al contrario, la mia opinione è che un piano di sicurezza non può essere solo il risultato di un aggiustamento della segnaletica stradale o di una maggiore educazione del conducente, ma di tutte queste cose coordinate e messe insieme; è facile infatti capire che procedere in una direzione anzichè in un'altra, senza i necessari equilibri e le giuste considerazioni, significa procedere male.

Si è già detto della necessità di cercare di lavorare anche su altri aspetti che caratterizzano il veicolo; credo quindi che sia saggia l'opinione che sta emergendo tra gli onorevoli senatori, quella cioè di considerare il testo trasmesso dalla Camera dei deputati come una base importante, modificandolo il meno possibile.

Può essere forse di aiuto, a parte le opinioni che il Governo ha già espresso e che sono contenute nel disegno di legge a cui ho fatto riferimento, richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che la normativa del Ministero dei trasporti si è ormai decisamen-

te orientata, in relazione all'omologazione (che come voi sapete verrà sancita da un decreto ministeriale), a partire dal 1º gennaio, verso una chiara distinzione tra i ciclomotori e i motocicli o altri mezzi. Ciò significa che dal 1º gennaio le omologazioni consentite per i ciclomotori saranno soltanto per quelli a tre marce, per cui non sarà possibile che tali mezzi superino i 40 chilometri orari, nè saranno più consentite quelle modifiche che ora vengono apportate. Credo che all'interno di quel decreto sia già prevista, o comunque dovrà esserlo, una serie di indicazioni circa quei piccoli interventi che sono attualmente facoltativi ai fini dell'omologazione quali l'applicazione dello specchietto retrovisore, l'applicazione degli indicatori di direzione, l'uso di un sellino monoposto, eccetera.

Quindi, ritengo che non sia il caso di caricare il disegno di legge, attraverso azioni emendative, di troppi elementi, in quanto ritengo che se il Senato intende impegnare il Governo a realizzare certe cose, il Governo stesso non avrà alcuna difficoltà ad accogliere come impegno questo indirizzo e soprattutto ad attivare in questo senso i poteri amministrativi già esistenti e che, in parte, sono già stati esercitati. I problemi in questione sono troppo complessi per essere affrontati in questa sede, perchè entrare in maniera approfondita nel problema della distinzione tra ciclomotori e motocicli è certamente molto importante, ma anche delicato.

Il ciclomotore nacque come bicicletta, cioè come un vettore a trazione muscolare con il motore come elemento ausiliario; il motociclo, invece, è un vettore solo ed esclusivamente a motore ed ha ben altre caratteristiche. Da tale punto di vista, strada facendo si è persa questa distinzione mentre la si sta recuperando sul piano delle omologazioni. Se quindi ciò non sarà argomento di questo provvedimento, dovrà certamente essere oggetto di considerazioni successive, perchè non si può ritenere (e non entro nel merito perchè correrei il rischio di attivare delle polemiche) che la differenza fondamentale sia legata soltanto al fattore velocità, dato che ovviamente pesano anche altri fattori come la cilindrata e le caratteristiche tecniche di costruzione del vettore, in quanto è noto che

da un certo livello in poi le caratteristiche sono quelle tipiche di un motociclo, con tutto quello che ne deriva.

Oggi siamo ragionevolmente in grado, attraverso i processi di omologazione che abbiamo definito, di garantire, rispetto ad eventuali modifiche dei motori, ai limiti di velocità, eccetera, quelle che sono le condizioni essenziali per il mantenimento della sicurezza. Ho voluto dare questa informazione perchè forse può aiutare, come spero, da un lato a circoscrivere le tematiche del provvedimento in questione, lasciando nello stesso tempo aperto il discorso avviato dal Presidente, e che può essere fatto proprio dal Parlamento, circa una responsabilizzazione del Governo, e dall'altro a tenere aperta la possibilità di un riesame imminente del codice della strada, magari attraverso uno stralcio, che appare sempre più necessario affrontare.

In tal senso, ho già predisposto un disegno di legge che va esattamente nella direzione indicata dal Presidente, cioè dell'individuazione di alcune norme che riguardino la sicurezza delle strade dal punto di vista del vettore, le caratteristiche di circolazione di automezzi pesanti ed altre cose, ma ritengo si tratti di questioni che potranno essere affrontate successivamente.

MITROTTI. Signor Presidente, cercherò di tener conto dell'esortazione ad essere sintetico e procederò quindi in forma schematica, anticipando il reticolo delle mie argomentazioni. Darò per scontata la contestazione del parametro della cilindrata come utile ai fini della deliberazione dell'obbligatorietà o meno dell'uso del casco, così come darò per scontata l'obbligatorietà per i minorenni, che va integrata però con una necessaria diversificazione del mezzo protettivo; infatti, parlando di obbligatorietà per i minorenni, non vedo i minorenni «incapsulati» nei caschi che siamo abituati a vedere, ma provvisti magari di altri mezzi protettivi adeguati che possono andare dalla semplice fascia protettiva, al casco da ciclista o da pugile, che è ancor più protettivo. Ovviamente, si tratta di idee-traccia, dato che il tutto verrà poi sviluppato dai produttori, dai *designers*, eccetera.

SIGNORILE, *ministro dei trasporti*. In tal senso, vorrei dire, per esperienza personale, che i caschi attualmente utilizzati dagli sciatori sono ormai più che idonei all'uso in questione.

MITROTTI. Infatti, esistono già in commercio mezzi protettivi che possono essere utilizzati ed adattati alla funzione cui dovrà presiedere questa normativa.

Dando quindi per scontati questi due elementi (contestazione del parametro della cilindrata e obbligatorietà per i minorenni, con la diversificazione del tipo di casco), ritengo che un elemento utile per la definizione di questa soglia oltre la quale scatta l'obbligatorietà sia senz'altro il dato già acquisito della velocità dei ciclomotori, cioè il limite dei 40 chilometri orari, indipendentemente dall'uso nei centri urbani o extraurbani. Anche per i maggiorenni — secondo me — deve poi valere la diversa tipizzazione del mezzo protettivo in relazione alla velocità di omologazione del mezzo in questione; quindi obbligatorietà per i minorenni sempre, mentre per i maggiorenni oltre la soglia della velocità dei ciclomotori; infine, il tipo di protezione va rapportato alla velocità di omologazione del mezzo.

Per quanto riguarda poi il tipo di casco, è stato detto che vi possono essere alternative e ritengo che sia utile una diversificazione a seconda dell'uso, anche ai fini della razionalità e della tollerabilità del mezzo protettivo, perchè il tipo di casco che siamo abituati a vedere diventa irrazionale, scomodo e pericoloso nel traffico urbano in quanto limita la visibilità. Anche per queste considerazioni aggiuntive, dovrebbe essere progettato, realizzato e commercializzato un tipo di protezione che in ambito urbano sia semplificato al massimo ai fini del conseguimento di una razionalità e di una visibilità maggiori di quelle che si ottengono con i caschi attuali.

Per quanto riguarda i controlli (dato che una legge che non ponga le premesse di un controllo è destinata a non essere applicata), c'è da rendere obbligatoria (e il testo pervenuto già la prevede) una punzonatura dei caschi o dei mezzi protettivi così come verranno omologati e posti in commercio ed inoltre

occorre ufficializzare una immatricolazione dei ciclomotori e dei motocicli secondo un ordine ed un metodo che potranno essere definiti sul piano regolamentare, nel senso che, senza dover attivare un albo sussidiario per questi mezzi non provvisti di targa, si può imporre al fabbricante di effettuare una immatricolazione e di fornire l'elenco dei mezzi prodotti agli organi preposti al controllo. Ovviamente, il numero di immatricolazione, perchè sia utile al fine che ci proponiamo, dovrà essere riprodotto su una targhetta visibile, magari colorata e collocata in una posizione facilmente individuabile. Tale elemento, secondo me, potrebbe rendere maggiormente applicabile la norma. Questo è un punto da non sottovalutare, perchè per quanto riguarda l'applicazione della norma, essendo essa collegata alla velocità massima per la quale i mezzi sono omologati, è necessaria una facile identificazione del mezzo, magari attraverso questo particolare sistema.

Voglio rilevare, però, che noi abbiamo trascurato un aspetto che, secondo me, è importantissimo, soprattutto se questi mezzi vengono usati fuori dai centri urbani: l'uso di un mezzo protettivo per gli occhi. Non v'è chi non veda come la velocità renda estremamente pericolosa la guida se il guidatore non è provvisto almeno di un paio di occhiali. Se si supera una certa velocità, infatti, o si guida ad occhi chiusi oppure si volge la testa da un lato e si guarda in avanti solo con la coda degli occhi. Ritengo, dunque, che nella normativa dovremmo sancire o l'obbligo di una visiera ribaltabile oppure l'obbligo di indossare degli occhiali adeguati quando il mezzo viene usato fuori dai centri urbani; ossia dobbiamo sì prevedere una protezione per la testa, ma anche una per gli occhi, perchè anche la vista è molto importante. Credo che questa precisazione si possa fare senza stravolgere il provvedimento, perchè si potrebbe fare una semplice aggiunta al secondo comma dell'articolo 1 del disegno di legge n. 811 che recita: «Ove la circolazione si svolga fuori dai centri abitati l'obbligo di indossare il casco è generale»; qui, dopo la parola: «casco» si potrebbero aggiungere le altre: «e gli occhiali», o visiera, o casco con visiera, si tratta solo di decidere quale sia il termine migliore da

adottare. Questa semplice puntualizzazione mi sembra offra una maggiore garanzia di sicurezza.

PRESIDENTE. Mi faccia capire, senatore Mitrotti, questo dovrebbe valere anche per i ciclomotori che vanno a 40 chilometri all'ora?

MITROTTI. Ritengo di sì, signor Presidente, perchè specialmente nei mesi estivi, quando nell'aria sono spesso presenti dei moscerini, potrebbe essere estremamente pericoloso andare ad una velocità anche di 40 chilometri orari. È chiaro che non sarà necessario usare gli occhiali che normalmente servono per guidare alle alte velocità, sarebbe sufficiente un semplice paio di occhiali da sole. Comunque, non sta a me definire le caratteristiche precise che deve avere questa protezione, mi preme solo sottolineare la necessità di salvaguardare la vista quando si usano questi mezzi su strade extraurbane. Dirò ancora che, in aggiunta alla normativa che ci è pervenuta dalla Camera, potremmo prevedere legislativamente l'obbligo per i produttori dei mezzi di fornire questi accessori protettivi, perchè in tal modo noi otterremmo due effetti: la normalizzazione della produzione futura e la limitazione dell'area di disciplina della norma che stiamo varando all'esistente, cioè al parco dei ciclomotori e motocicli già in circolazione. Questo faciliterebbe un dimensionamento ed una graduazione dell'intervento legislativo e ci lascerebbe tranquilli per il futuro, in quanto sappiamo che il costruttore fornirà questi accessori già al momento della vendita del motociclo o del ciclomotore. Ritengo di non affermare cose molto strane e di non richiedere un intervento oneroso da parte dei costruttori.

Ho qui con me un numero della rivista «Mondo economico» del 1984, e in un suo articolo — già all'epoca si parlava dell'obbligo del casco — è riportata la risposta che la Piaggio, industria leader nel settore, ha dato al problema del casco: «Da quest'anno tutti i motocicli di nostra produzione saranno corredati di un casco, senza per questo aumentare il prezzo dei motocicli». Quindi, in un clima di offerte promozionali, che per le auto-

mobili arrivano fino a sconti significativi, credo che anche i costruttori di motocicli possano attivarsi per un tipo di campagna promozionale di questo genere, offrendo dei presidi di sicurezza. Queste cose dovremmo e potremmo inserirle all'interno del provvedimento. Ieri, in chiusura dei lavori della Commissione, avevo avanzato un'altra proposta, cioè quella di legalizzare, con un provvedimento stralcio o con un disegno di legge a parte, il trasporto del passeggero oltre al conducente, dopo previo adeguamento tecnico dei ciclomotori.

Questo è un problema che è stato sollevato anche da altri colleghi, in quanto si ricollega ad aspetti economici e sociali che non vanno disattesi. Infatti, vi sono famiglie che hanno più di un figlio in età scolare e che molto spesso non possono permettersi di fornire agli stessi un ciclomotore ciascuno. È da tener presente che il trasporto del passeggero non rende più pericoloso il mezzo, perché di fatto ne limita la velocità di omologazione; è come se noi sovraccaricassimo un mezzo per rallentarne la velocità. Naturalmente tale questione non può essere legalizzata finché il mezzo non sarà adeguato tecnicamente al trasporto di due persone. In proposito si potrebbe rivedere la normativa esistente e chiedere ai costruttori di adeguare i mezzi prodotti dotandoli magari di un sellino più lungo, di un rinforzo per il telaio e per le ruote, dotandoli inoltre di segnalatori di direzione e di specchietto retrovisore. Ritengo sia assurdo limitare per legge la possibilità di portare un passeggero a bordo oltre al conducente, quando invece per la bicicletta il codice della strada lo consente, anche perché ritengo che il grado di pericolosità sia maggiore per questa che non per il ciclomotore. Quindi possiamo chiedere ai costruttori di apportare queste modifiche, togliendo magari anche i pedali, che ritengo siano pericolosi soprattutto in curva, o comunque, rendendoli sfilabili a seconda delle necessità. Con questi accorgimenti tecnici si può trasformare l'attuale ciclomotore in un mezzo compatibile con ragioni di economia, di sicurezza e di velocità. Comunque, in questo stesso provvedimento si potrebbe cominciare a inserire l'obbligo di fornire i mezzi — dato che sono giunte solle-

citazioni da più parti in proposito — dello specchietto retrovisore, dei segnalatori di direzione e di quant'altro possa essere necessario al fine di migliorarli.

Vorrei inoltre rilevare la necessità di operare un coordinamento legislativo. Infatti, la legge antiterrorismo n. 152 del 22 maggio 1975 pone divieti per quanto riguarda l'uso del casco. Sarebbe pertanto opportuno integrare quanto in essa stabilito in proposito, prevedendo una norma di coordinamento in cui si precisi che il divieto vige solo nei confronti di chi porta il casco andando a piedi. Infatti, interpretando lo spirito della suddetta legge, ritengo che la disposizione si riferisca in particolare all'uso del casco nei cortei. Chiariamo quindi che vige tale divieto ma che l'uso del casco è obbligatorio in tutti i casi previsti dalle disposizioni in esame.

Inoltre, ritengo che dovrebbe essere obbligatoria la frequenza di corsi di educazione per interventi di primo soccorso in caso di incidenti stradali. È una questione di educazione civica, è una misura di prevenzione che dobbiamo cercare di incentivare formulando una disposizione specifica al riguardo. Potremmo attivare in tal senso strutture già esistenti, quali, ad esempio, la Croce Rossa e le associazioni di volontariato che già esplicano questo tipo di attività, ed incentivare tali enti a svolgere nelle scuole corsi di educazione.

Potremmo anche rendere obbligatoria per chi circola su ciclomotori e motoveicoli l'indicazione del gruppo sanguigno (che potrebbe essere riportata, ad esempio, su una piastrina metallica appesa ad una catenina; comunque, diverse potrebbero essere le forme).

Sono aspetti strettamente connessi ai problemi della sicurezza nella circolazione. Dovremmo pertanto predisporre una semplice norma di legge — non sono infatti necessarie complesse formulazioni — che consideri anche queste misure di prevenzione e tutela, sottolineando quella che ormai è diventata un'esigenza primaria.

Infine, vi è il problema assai più complesso dei limiti di velocità. Quotidianamente prendiamo atto dell'inadeguatezza delle strutture viarie in relazione alla potenzialità di danno dei mezzi ammessi alla circolazione, soprat-

tutto dei mezzi pesanti. Dobbiamo pertanto intervenire o adeguando tali strutture o ponendo determinati limiti alla circolazione. Ad esempio, un TIR che viaggia a oltre 100 chilometri orari è un pericolo pubblico che non possiamo ignorare, e ve lo dice chi si è trovato coinvolto in un incidente stradale causato proprio da uno di questi mezzi pesanti, che, in curva e con la pioggia, viaggiava ad una velocità di quasi 100 chilometri orari (per essere esatti, il tachimetro segnava 92 chilometri orari che, con il 5 per cento di tolleranza, potevano essere anche 97). Nell'urto, la mia autovettura è stata spinta in avanti mentre il TIR, dopo aver schiacciato completamente il doppio *guardrail* e attraversato l'altra corsia, è finito in una scarpata, non avendo alcuna possibilità di frenare.

Faccio queste considerazioni non perchè sia stato coinvolto in un incidente del genere, ma per sottolineare che questi mezzi obiettivamente non hanno alcuna possibilità tecnica di arresto in determinate condizioni di velocità e viabilità. In casi del genere, un giudice zelante dovrebbe coinvolgere penalmente anche il legislatore che ha mostrato di ignorare l'incompatibilità esistente tra i livelli tecnologici, le manomissioni, l'impossibilità dei controlli e l'inadeguatezza delle strutture viarie.

Pertanto, la Commissione non dovrebbe tardare ad introdurre, soprattutto per i mezzi pesanti, rigorosi limiti di velocità. Altre nazioni hanno già adottato misure in tal senso: i mezzi pesanti, ad esempio, vengono venduti dalle fabbriche già provvisti di un congegno che blocca meccanicamente l'alimentazione oltre una certa velocità, come nel caso dei fuoristrada forniti dalla ditta ARO che, pur potendo raggiungere velocità intorno ai 120-140 chilometri orari, non possono superare, a meno di non operare una manomissione, i 70-80 chilometri orari.

Quindi, poichè i mezzi già ci sono, non occorre fare altro che assumersi le responsabilità di enucleare una norma che renda operanti per tutti tali garanzie.

FONTANARI. Signor Presidente, anch'io condivido l'opportunità di approvare al più presto il provvedimento riguardante l'uso del

casco, che rappresenta indubbiamente una importante misura di sicurezza.

PACINI. Secondo una statistica effettuata negli Stati Uniti, la mortalità degli incidenti, dopo l'introduzione dell'obbligo dell'uso del casco, è scesa del 40 per cento.

FONTANARI. Questo dato non fa che confermare l'importanza di tale misura.

Mi sembrava di poter condividere all'inizio la proposta avanzata dal senatore Masciadri, il quale si è dichiarato favorevole ad un obbligo generalizzato dell'uso del casco, semplificando il provvedimento: se l'uso del casco assicura una maggior sicurezza, introduciamolo per tutti, sia nelle strade urbane che extraurbane. Peraltro, mi sembra abbastanza significativo il parere espresso dalla 10^a Commissione a questo riguardo; cioè, il pericolo sarebbe maggiore nella circolazione urbana rispetto a quella extraurbana.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Anche noi, del resto, abbiamo sottolineato questo aspetto.

FONTANARI. Prevediamo dunque — si è detto — un obbligo generalizzato, senza distinzioni in base all'età o alla velocità. Vorrei però rilevare che sarebbe senz'altro necessario graduare le caratteristiche dei caschi rispetto ai motocicli, magari in maniera più dettagliata e distinta rispetto alla proposta che è stata avanzata. Si parlava, ad esempio, di due classi superiori o inferiori ai 200 centimetri cubi di cilindrata. A mio avviso, sarebbe opportuno prevedere un'ulteriore distinzione.

Se pensiamo che anche i ciclisti che corrono sulle strade hanno il casco, potrebbe essere opportuno anche per il conducente di un ciclomotore l'uso del casco, indipendentemente dall'età.

Questo era quanto ritenevo io all'inizio. Nel corso della discussione, però, sono emerse altre opinioni e quindi può darsi che la mia sia superata, per cui la generalizzazione dell'uso del casco che ritenevo necessaria introdurre in questo provvedimento, anche per semplificare almeno formalmente il testo tra-

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

smesso dalla Camera dei deputati, potrebbe apparire ora meno opportuna.

Vorrei solo ricordare che nella vicina Austria l'uso del casco è attualmente obbligatorio solo per i motociclisti, però si sta già prevedendo di introdurlo, dopo una campagna molto intensa anche a livello di pubblica opinione, anche per i conducenti di ciclomotori. Quindi, in altri paesi ancora no, ma in Austria si è già arrivati a questa conclusione.

Vorrei aggiungere ancora una cosa: dato che l'uso del casco deve essere — secondo me — un incentivo alla sicurezza, evidentemente oltre a questo deve essere previsto l'obbligo dell'uso dello specchietto retrovisore, altrimenti la sicurezza diminuisce anzichè aumentare. Occorre quindi inserire una norma nel provvedimento che ci accingiamo a varare che riguardi l'obbligatorietà dello specchietto retrovisore per non compiere un passo indietro in relazione alle esigenze di sicurezza.

Credo inoltre sia opportuno tener conto dell'osservazione fatta dal collega Cartia circa lo scaglionamento della produzione dei caschi, perchè le stesse ditte che producono caschi già omologati avranno probabilmente difficoltà nel soddisfare l'intero mercato in maniera molto rapida; quindi, la legge deve entrare in vigore in modo graduale, tale da consentire la possibilità a chi produce questi accessori protettivi di rispondere all'aumentata richiesta.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi sembra che a questo punto si ponga un problema, cioè quello di definire le modalità per procedere nell'esame dei provvedimenti, se vogliamo concludere oggi stesso i nostri lavori. Direi che tutta la discussione svolta porta alla decisione di introdurre delle modifiche. Siccome la quantità e la qualità di tali modifiche non le possiamo decidere ora, anche in considerazione dell'orario, mi sembra che l'idea migliore sia quella di procedere alla formazione di un comitato ristretto, *ad hoc* che definisca gli emendamenti da introdurre nel testo della normativa. Tale comitato potrebbe riunirsi oggi alle ore 15, mentre la seduta della Commissione riprenderà alle ore 16 per

la conclusione dell'esame dei disegni di legge.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

SPANO Roberto. Vi è una questione che volevo porre all'attenzione dei commissari. Non ho informato gli onorevoli colleghi, ma intendo farlo adesso, del fatto che negli ultimi tre giorni sono pervenuti alla Commissione numerosi telegrammi di richiesta di audizione da parte di organizzazioni di categoria, consigli di fabbrica, eccetera. In qualità di Presidente ho risposto, in seguito al fatto che pervenivano altri telegrammi di sollecitazione, che avrei rimesso la decisione alla Commissione nella seduta odierna. Vorrei dire subito la mia opinione: a parte la difficoltà di operare una scelta tra le varie richieste, peraltro numerose, credo che svolgere tali audizioni sarebbe sicuramente auspicabile per un approfondimento, ma che contrasti con il desiderio di concludere nella giornata di oggi il nostro lavoro, perchè presupporrebbe la decisione, la convocazione e lo svolgimento di tali audizioni, con uno slittamento quindi dei tempi di lavoro e di decisione della Commissione.

MITROTTI. Si potrebbe trovare una soluzione che possa mediare queste esigenze, al fine di evitare che si dica che la Commissione ha proceduto disattendendo i confronti, facendo sì che il tempo utilizzato dal comitato ristretto per mettere a punto il testo degli emendamenti sia utilizzato dalla restante parte della Commissione per effettuare queste audizioni; ciò ovviamente se queste possono essere svolte nella giornata odierna.

SPANO Roberto. Purtroppo ciò non è possibile perchè si tratta, come ad esempio per la Piaggio, di consigli di fabbrica dislocati in altre zone d'Italia.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, resta quindi stabilito che la Commissione non darà corso alle audizioni.

I lavori vengono sospesi alle ore 13,30 e sono ripresi alle ore 18,25.

**Presidenza
del Presidente SPANO Roberto**

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli.

Nel corso della riunione informale che si è tenuta nel primo pomeriggio, è stato proposto che a base dell'esame venga preso il disegno di legge n. 811.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Do lettura degli articoli del disegno di legge n. 811:

Art. 1.

È fatto obbligo di indossare un casco protettivo conforme ad un tipo omologato dal Ministero dei trasporti:

1) ai conducenti e passeggeri di motocicli e motocarrozette con cilindrata maggiore ai 125 centimetri cubi;

2) ai conducenti e passeggeri di motocicli con cilindrata fino a 125 centimetri cubi ed ai conducenti di ciclomotori che non abbiano superato i 18 anni.

Ove la circolazione si svolga fuori dai centri abitati l'obbligo di indossare il casco è generale.

Ai fini dell'applicazione della presente legge restano ferme le competenze degli enti proprietari della strada e dei sindaci di cui agli articoli 3 e 4 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Sono esclusi dall'obbligo di indossare un casco protettivo gli utenti di motocicli a tre ruote muniti di copertura o adibiti al trasporto di merci e cose e gli utenti di motocarrozette che siano portatori di *handicap*.

Resta fermo il divieto di trasporto di un secondo passeggero sui ciclomotori e sui motocicli non targati e restano altresì ferme le disposizioni di cui all'articolo 5 della legge 22 maggio 1975, n. 152.

Invito il relatore a riferire alla Commissione su quanto è emerso in sede informale a proposito di tale articolo.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Sul primo comma dell'articolo sono state prospettate due proposte di modifica, fra loro alternative, che ricapitolò brevemente. La prima di esse esclude dall'obbligo dell'uso del casco i soli maggiorenni conducenti di ciclomotori, mentre la seconda prevede un obbligo generalizzato per i conducenti e gli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli che sviluppino una velocità omologata superiore a 90 chilometri l'ora, stabilendo poi l'obbligo del casco per i minori di ventun anni conducenti di ciclomotori o motoveicoli omologati per velocità inferiori a 90 chilometri orari.

Personalmente propendo per la prima ipotesi perchè, anche in base alle audizioni tecniche che sono state condotte, si è riscontrato che l'accertamento della velocità massima omologata è un'operazione molto difficoltosa che, quanto meno, comporterebbe, per i vigili urbani e per gli agenti che debbono compiere i controlli, la dotazione e la consultazione di prontuari in cui siano esattamente e specificamente indicate le caratteristiche dei vari tipi e modelli di motocicli e motoveicoli. Poichè, come ho detto, ritengo che la prima soluzione sia da preferirsi, a mio avviso il primo comma dell'articolo andrebbe riformulato in questo senso: «È fatto obbligo di indossare durante la circolazione un casco protettivo conforme ad uno dei tipi omologati secondo le norme stabilite dal Ministero dei trasporti...».

SEGRETO. Perchè non stabilite dalla legge?

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Perchè in questo modo si richiama l'omologazione ed il regolamento n. 22 di Ginevra.

Dicevo, dunque, che il primo comma dell'articolo 1 andrebbe così riformulato:

«È fatto obbligo di indossare durante la circolazione un casco protettivo conforme ad

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

uno dei tipi omologati secondo le norme stabilite dal Ministero dei trasporti:

1) ai conducenti, di età inferiore a 18 anni, di ciclomotori di cui all'articolo 24 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

2) ai conducenti e passeggeri di motoveicoli di cui all'articolo 25 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393».

Propongo poi di sopprimere il secondo comma dell'articolo 1, evitando la distinzione tra territorio urbano e territorio extraurbano, nonchè di sopprimere il terzo comma che trovo piuttosto pleonastico. Propongo inoltre di riformulare il quarto comma nel modo seguente:

«Sono esclusi dall'obbligo di indossare un casco protettivo gli utenti dei ciclomotori a tre ruote e dei motoveicoli di cui alle lettere *b*), *c*) e *d*) dell'articolo 25 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393».

Ritengo, infine, che si renda necessario sopprimere anche il quinto ed ultimo comma dell'articolo, che potrebbe prestare il fianco a contraddizioni e ad equivoci in ordine alla famosa legge 22 maggio 1975, n. 152, relativa al divieto dell'uso del casco durante le manifestazioni.

PRESIDENTE. Sempre all'articolo 1 i senatori Pingitore, Loprieno, Alberti, Cavazzuti e Pintus hanno presentato tre emendamenti volti, rispettivamente, a sostituire i punti 1) e 2) del primo comma con il seguente: «a tutti i conducenti e passeggeri di motocicli e motocarrozzette ed ai conducenti di ciclomotori»; a sopprimere il secondo comma; a sopprimere il quarto comma.

FONTANARI. Vorrei conoscere dal relatore, senatore Pagani, le ragioni che lo hanno indotto a chiedere di sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 1.

COLOMBO Vittorino (V.). Le norme in esso richiamate già esistono e il ribadirle sarebbe pleonastico.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Nel corso di una lunga discussione che si è svolta durante la riunione in sede ristretta è stato evidenziato che il quinto comma dell'articolo 1 si compone di due proposizioni: la prima ribadisce, in forma tra l'altro abbastanza discutibile, il divieto di condurre un passeggero su un ciclomotore; la seconda richiama un divieto già previsto dalla famosa «legge Reale», secondo il quale, in assenza di giustificati motivi, è proibito indossare caschi che mascherino la fisionomia. Poichè però in questo caso il giustificato motivo sussiste in quanto imposto da una legge, si è ritenuto pleonastico ripeterlo nuovamente.

PRESIDENTE. Sempre con riferimento all'articolo 1 è stata testè comunicata dal senatore Mitrotti la presentazione di un emendamento, firmato anche dal senatore Biglia, tendente a sostituire il secondo comma con il seguente: «Ove la circolazione si svolga fuori dei centri abitati è fatto obbligo di indossare caschi dotati di protezione visiva oppure appositi occhiali».

MITROTTI. Il nostro emendamento è volto a disporre, ove la circolazione si svolga fuori dei centri abitati, l'uso di caschi dotati di protezione visiva ovvero di appositi occhiali. Come ho già detto questa mattina, la preoccupazione che ci ha indotti a cercare di proteggere la testa del conducente di un ciclomotore o di un motociclo non è certamente esaustiva delle preoccupazioni che ci dobbiamo porre dinanzi ad un problema del genere. Chi ha una certa esperienza nella guida di una motocicletta o chi ha osservato una motocicletta quando sfreccia ad alta velocità avrà certamente notato che al di sopra di determinate velocità è praticamente impossibile guidare con lo sguardo rivolto in avanti tenendo gli occhi aperti. Chi guida ad alta velocità è quindi costretto, se non indossa appositi occhiali, a guardare soltanto di lato, avendo quindi una visibilità parziale, oppure a guardare per un attimo in avanti e poi a gira-

re subito la testa. Da questa situazione derivano rischi gravissimi per il conducente e per coloro che hanno la ventura di trovarsi sul suo percorso.

Per tali motivi sollecito l'attenzione dei colleghi sull'aspetto della protezione visiva, che non è secondario a quello della protezione che si intende offrire attraverso l'obbligo dell'uso del casco. Quindi, almeno ove la circolazione si svolga fuori dei centri abitati, cioè sulle strade che più invitano alle alte velocità, è necessario che i caschi siano dotati di apposita celata trasparente per proteggere gli occhi; in assenza di tale misura di sicurezza, deve essere fatto obbligo di indossare appositi occhiali.

MASCIADRI. Non intendo evidentemente ripetere il discorso che ho già avuto modo di fare nel corso della riunione in sede ristretta che si è da poco conclusa. Non è infatti necessario che io ritorni su argomenti che sono sufficientemente noti a tutti.

Desidero in primo luogo ringraziare il relatore per averci illustrato le diverse proposte che sono state avanzate. Egli ha soprattutto fatto riferimento a due di esse e cioè a quella da lui stesso formulata e a quella che prevede l'obbligo dell'uso generalizzato del casco, da me avanzata e che ripropongo nuovamente più che mai convinto della sua validità, che ho già argomentato a sufficienza.

Sono comunque disposto ad accedere alla proposta del relatore in relazione al primo comma, che ritengo sufficientemente ragionevole e che tiene conto del danno (invocato o temuto da parte di alcuni che citano l'esempio della Francia e di altri paesi che hanno già provveduto in materia) che potrebbe derivare dall'uso generalizzato del casco alle industrie produttrici, soprattutto a quelle che producono ciclomotori. Infatti, nella proposta del relatore è previsto che possano non attenersi all'uso del casco i conducenti di ciclomotori di cilindrata non superiore ai 50 centimetri cubi purchè abbiano compiuto i diciotto anni di età. Nel caso di motoveicoli di cilindrata superiore ai 50 centimetri cubi, invece, l'obbligo del casco viene previsto in modo assoluto.

LOTTI Maurizio. Prima di pronunciarsi sulle due ipotesi prospettate, i senatori comunisti gradirebbero dal Sottosegretario un chiarimento in ordine alla praticabilità o meno della seconda ipotesi di formulazione del primo comma dell'articolo 1, che era emersa al termine della riunione in sede ristretta dopo una faticosa elaborazione. La nostra domanda è motivata dal fatto che se le perplessità e le preoccupazioni circa l'applicabilità e la gestione dell'articolo 1, soprattutto per quanto riguarda il parco circolante dei ciclomotori e dei motoveicoli con cilindrata superiore ai 50 centimetri cubi, ma anche al di sotto dei 125 centimetri cubi, sono ritenute effettivamente insuperabili dagli organi ministeriali, nella loro veste politica oltre che tecnica, è allora evidente che questa ipotesi non è percorribile ed è inutile discuterne ancora. In tal caso non rimarrebbe che accettare la prima versione dell'articolo 1. Però, se il rappresentante del Governo ci può fornire assicurazioni nel senso che la seconda ipotesi, quella, per intenderci, elaborata in sede ristretta, è, diversamente da quanto sostenuto dal tecnico, un'ipotesi percorribile ed agibile, ritengo che potrebbe aprirsi uno scenario diverso di riflessione. Quindi, ripeto, per pronunciarsi in merito avremmo bisogno di un chiarimento da parte del rappresentante del Governo.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei anch'io avere alcuni chiarimenti sull'argomento da parte del rappresentante del Governo. Ricordo che sono stato anch'io fra coloro che avevano suggerito la seconda ipotesi e cioè quella di un limite che non fosse puramente e semplicemente dettato dalla distinzione tra ciclomotori e motoveicoli ma che fosse legato alla velocità sviluppata dal mezzo, una velocità leggermente superiore a quella dei ciclomotori, ma comunque notevolmente inferiore a quella potenziale dei motori con 125 centimetri cubi di cilindrata. Ho ascoltato le spiegazioni che asserivano la impraticabilità di tale soluzione e devo dire che queste non mi hanno assolutamente convinto perchè, tra l'altro, a quanto mi risulta i tipi di motoveicoli circolanti con velocità di omologazione

non superiore ai 90-95 chilometri orari non sono assolutamente numerosi: si tratterà all'incirca di 25-30 modelli. Quindi, il fatto di informare gli agenti dell'ordine o gli interessati non costituisce affatto un problema. Ritengo quindi che i mezzi potrebbero essere distinti sulla base di questa classificazione, a mio avviso molto più razionale.

Tale criterio di distinzione potrebbe essere peraltro registrato sulla carta di circolazione dei veicoli di nuova produzione. Infatti il problema non si pone soltanto per il parco circolante, ma anche per i mezzi di nuova produzione.

Questa soluzione, più razionale, risponderebbe, da una parte, a esigenze di sicurezza e, dall'altra, alla situazione del mercato industriale, della quale, anche se in questo momento dobbiamo essere doverosamente più sensibili sul piano della sicurezza stradale, non possiamo del tutto non tener conto.

Detto questo vorrei che il rappresentante del Governo mi dicesse quali difficoltà esistono in pratica in relazione a questa ipotesi.

A mio giudizio il meccanismo non è di impossibile attuazione: i motoveicoli la cui omologazione rientra in certi limiti dovrebbero essere segnalati adeguatamente affinché le norme siano applicate sulla base di tale distinzione.

LOTTI Maurizio. È il Ministero che deve gestire l'applicazione della normativa, quindi è il Ministero che deve darci una risposta positiva o negativa.

COLOMBO Vittorino (V.). A mio giudizio non è impossibile gestire l'applicazione di queste norme, ma se ci si dice che vi sono delle difficoltà potremmo ripiegare sulla soluzione formulata dal senatore Pagani; questo, ripeto, solo nel caso in cui la soluzione da noi prospettata risulti di difficile attuazione.

Il senatore Segreto non condivide il fatto che il casco sia obbligatorio per tutti gli adulti. La nostra soluzione prevede che esso sia obbligatorio anche per gli adulti, ma soprattutto per i minori, magari elevando il limite di età a ventun anni. Esclude invece l'obbligo

del casco per i maggiorenni conduttori di veicoli al di sotto di una certa velocità.

Allora, ripeto, se questa ipotesi non è praticabile ripiegheremo sulla proposta avanzata dal senatore Pagani: ma ci deve essere detto che non è possibile.

BASTIANINI. La seconda versione del primo comma dell'articolo 1, a mio avviso, risponde meglio agli obiettivi che la legge deve conseguire.

Associandomi a quanto detto dal senatore Colombo, ritengo che alcune difficoltà applicative, non insormontabili, non debbono scoraggiarci nel percorrere questa strada. Pertanto formalizzo quale emendamento la seconda versione dell'articolo 1.

MARINUCCI MARIANI. Anche per essere io stessa più convinta di quello che vado a sostenere, vorrei ricordare quello che significano le differenti ipotesi che ci vengono prospettate.

Con la prima soluzione restano esclusi dall'obbligo dell'uso del casco solo gli utenti di ciclomotori che siano maggiorenni. Con la seconda formulazione, invece, restano esclusi non solo gli utenti maggiorenni di ciclomotori, ma anche gli utenti maggiorenni di motoveicoli omologati per una velocità inferiore a 90 chilometri orari, vale a dire tra gli 80 e gli 89 chilometri orari.

Ciò significa che con la seconda ipotesi allarghiamo la fascia delle esenzioni e quindi restringiamo la fascia delle garanzie di sicurezza per la vita.

Possiamo anche fare questa scelta, tuttavia, poichè il senatore Bastianini ha detto che la formulazione da lui proposta è più estensiva, vorrei capire il perchè.

Se lo spirito che ci guida è quello di garantire dal rischio di morte gli utenti di ciclomotori e motoveicoli che non usano il casco, e se abbiamo già da tempo scelto la prima ipotesi, perchè dobbiamo rimetterci alla responsabilità dei maggiorenni, adesso? Questa differenza non mi persuade e non ne capisco la motivazione. Può forse essere riferita ai problemi della produzione; ma avevamo già tranquillizzato a suo tempo i produttori sce-

gliendo di obbligare all'uso del casco sui ciclomotori solo i minori. Allora evidentemente, dopo che abbiamo accettato questo tipo di soluzione, che era abbastanza buona, ci si chiede qualcosa di più. Se si vuole evitare la disoccupazione, possiamo parlarne; non vedo tuttavia nè una spiegazione logica dal punto di vista tecnico, nè rassicurante per me dal punto di vista morale.

PINGITORE. Mantengo il mio emendamento che ritengo ampiamente giustificato dai motivi esposti questa mattina.

In particolare desidero ribadire il concetto che ci ha ispirato, vale a dire quello della sicurezza e della garanzia della vita e della salute sulla strada.

Mi riferisco ai danni permanenti da trauma cranico, soprattutto negli adulti.

Mi rendo conto peraltro che se una delle ipotesi esposte sarà approvata, il mio emendamento risulterà precluso.

DEGOLA. Desidero sottolineare ancora una volta che partiamo dal testo approvato dalla Camera e che rispetto a quel testo l'emendamento presentato dal senatore Bastianini è notevolmente più restrittivo, cioè estende maggiormente l'obbligo dell'uso del casco.

Desidero peraltro precisare che anch'io sono convinto che la soluzione più equilibrata e anche più facilmente applicabile spontaneamente da parte dell'utente sia quella che corrisponde all'emendamento del senatore Bastianini. Tra l'altro questa versione non rappresenta, in fin dei conti, quell'enorme allargamento rispetto alla prima versione formulata dal senatore Pagani e, anzi, presenta alcuni aspetti di maggior restrizione rispetto al testo originario, prescrivendo che sia obbligatorio l'uso del casco per tutti.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Indubbiamente questo è un articolo molto dibattuto. Il Governo ha presentato un disegno di legge e anche dopo il grosso dibattito che c'è stato nell'opinione pubblica e in Parlamento esso ritiene di mantenere il testo originario. Ma non ne fa un pro-

blema in quanto ritiene questa problematica tanto importante da richiedere l'impegno non solo dell'Esecutivo, ma anche, e più, del Parlamento.

In merito alla domanda avanzata dal senatore Lotti, alla quale ha dato già una risposta tassativa il senatore Vittorino Colombo, confortato dal parere dei senatori Bastianini e Degola, tengo a dichiarare che non si può definire, dal punto di vista sia tecnico che politico, impraticabile la soluzione proposta.

D'altra parte il Governo non può non presentare alla Commissione la problematica che questo emendamento solleva dal punto di vista amministrativo. Il senatore Colombo, essendosi accorto della difficoltà di estendere ai motocicli e ai ciclomotori già costruiti questa normativa, ha ristretto il significato dell'emendamento a quelli ancora da costruire. In questo caso tale linea potrebbe essere considerata praticabile, tenendo presente però che si introduce un nuovo parametro, cioè quello della velocità, mentre sia il testo governativo che quello approvato dalla Camera avevano fatto riferimento alla sola ciclindrata. L'innovazione comporta delle difficoltà applicative che potrebbero ritardare l'effettiva entrata in vigore della legge, cioè si potrebbe rendere più difficile sul piano pratico l'applicazione del provvedimento.

Stando così le cose, il Governo, pur ritenendo più valido il proprio testo, non si oppone a questo nuovo tipo di soluzione e si rimette alla Commissione per la decisione definitiva.

LOTTI Maurizio. Veramente io avevo posto un quesito preciso a cui mi pare che lei non abbia risposto. L'ipotesi formulata nella seconda versione dell'articolo 1 è praticabile oppure no?

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi pare sia percorribile, con i limiti imposti dalle difficoltà temporali di applicazione, delle quali non può non farsi carico sia il proponente della nuova ipotesi sia chi andrà a votare per la stessa. In questo quadro e con questa logica il Governo si rimette alla Commissione.

LOTTI Maurizio. Signor Sottosegretario, questo è un punto molto importante, è un passaggio decisivo per tutto il lavoro della Commissione.

Il Governo ha l'obbligo di dare una risposta al legislatore, perchè il Ministero poi, tramite la ripartizione della Motorizzazione civile; deve gestire la soluzione che verrà adottata in questa sede.

PRESIDENTE. Credo che la questione si stia allargando eccessivamente. Il Governo è stato molto chiaro, affermando che la soluzione proposta sarebbe praticabile per quanto riguarda i motoveicoli e i ciclomotori di nuova costruzione, mentre problemi di applicazione dal punto di vista amministrativo sorgerebbero relativamente ai mezzi già circolanti.

RASIMELLI. Chiedo all'onorevole Sottosegretario se sia possibile — come io ritengo — pubblicare un elenco dei veicoli in circolazione e attualmente omologati. In questo caso il problema sarebbe di più facile soluzione, perchè la classificazione sarebbe automatica.

MITROTTI. Vorrei pregare i colleghi di non ridurre il dibattito ad una serie di interrogativi, che non esauriscono nè la portata della materia, nè possono avere la pretesa di ottenere un riscontro immediato.

Mi sembra che l'andamento dei lavori debba essere diverso, innanzi tutto perchè non ritengo che il Governo debba essere condizionato da certe decisioni che appartengono al Parlamento, altrimenti potevamo lasciare che fosse emesso un decreto. Ho sentito dire che, in relazione a certe risposte del Sottosegretario, si sarebbe potuta scegliere la prima o la seconda soluzione.

Al contrario, deve essere la maggioranza di questa Commissione a scegliere.

COLOMBO Vittorino (V.). Noi ci siamo limitati ad una domanda di praticabilità.

MITROTTI. Non vorrei che prevalessero tesi ancorate a motivi di parte. L'oggettività si deve mettere al di sopra dei vari interessi.

Deve essere la maggioranza di questa Commissione a dare supporto a questa stessa oggettività.

SEGRETO. Vorrei richiamare amichevolmente il senatore Mitrotti. Infatti a me sembra che il senatore Lotti abbia semplicemente voluto domandare al Sottosegretario una informazione di tipo tecnico. Inoltre non sono d'accordo su quanto egli ha detto relativamente alle scelte di maggioranza; infatti nel mio Gruppo — come credo in altri — vi sono posizioni differenziate su un problema così importante. Il Sottosegretario ha affermato che si può applicare la prima parte della soluzione proposta, mentre la seconda parte incontrerebbe delle difficoltà; si è quindi rimesso alla Commissione e non soltanto alla maggioranza.

MITROTTI. Non mi riferivo alla maggioranza di Governo; infatti potremmo anche trovarci accomunati su certe decisioni.

SEGRETO. Chiarito questo punto, credo mi si debba consentire di affermare che la nostra intenzione è quella di approvare una legge tale da non necessitare di ulteriori modificazioni in avvenire.

Secondo me l'errore più grave lo stiamo compiendo noi, perchè vogliamo emanare una normativa una volta per tutte, mentre questo provvedimento deve costituire soltanto un primo passo: infatti non possiamo improvvisamente far indossare il casco a persone non più giovani solo perchè il Governo lo ha stabilito per legge. Non siamo abituati a tale tipo di discorso e bisogna che la gente venga immessa a poco a poco nella tematica.

È importante guardare la realtà così come essa è e con grande senso di responsabilità. Ad esempio, bisogna considerare come spesso nei piccoli centri sia le guardie comunali che gli agenti di pubblica sicurezza sono del luogo e, naturalmente, è difficile che elevino contravvenzioni perchè conoscono tutti; sono tutti parenti ed amici. Intendo sensibilizzare di più la Commissione ad accettare la soluzione meno complicata, perchè l'indicazione più semplice porta ad un immediato consoli-

damento di quello che desideriamo fare. Rendendo le cose ancora più difficili, sono convinto che il fine della legge verrà vanificato. Può darsi che nelle città potrà avere il suo supporto reale, ma nei piccoli centri non sarà altro che un palliativo perchè le guardie comunali non firmeranno provvedimenti sempre per le solite cinquanta persone.

Cerchiamo di essere completi nell'elaborazione del disegno di legge: il mio è stato un discorso pratico e non intendo intervenire più nella discussione anche perchè mi sono reso conto che si tratta non di una questione politica ma soggettiva.

CARTIA. Questa mattina ho già rilevato come si stia procedendo al varo del provvedimento in discussione con eccessiva premura. È una normativa indispensabile perchè l'educazione stradale non è sufficientemente diffusa da far sì che tutti usino il casco, che dovrebbe essere considerato come facente parte del motociclo. La discussione, peraltro, si è trascinata per circa due anni, ma ora, essendoci pervenuto il testo approvato dalla Camera dei deputati, abbiamo ricevuto non solo un ordine o un invito da parte del Presidente del Senato a completare la legge in un «batter d'occhio». È fuor di dubbio che se tutti avessimo avuto idee ben chiare in materia, offrendo, di conseguenza, un contributo positivo all'andamento dei lavori, oggi non ci sarebbe stato bisogno di alcuna discussione perchè bastava approvare gli articoli. Ma la funzione della Commissione è proprio quella di discutere e vagliare i problemi in modo da far emergere nodi nuovi, difficoltà e dubbi, ed anche un'eventuale non completa conoscenza dei problemi. Mi sembra, pertanto, che questa fretta di concludere sia un atto di ipocrisia per dimostrare all'opinione pubblica la volontà di varare il provvedimento, ma, per voler correre, c'è il rischio di giungere a pessime conclusioni.

Ritengo che la premura con cui si vuol procedere porterà a varare una legge che incontrerà difficoltà di applicazione. Se poi, come credo, il provvedimento ritornerà alla Camera non avendo raggiunto prima accordi con i colleghi deputati, si prolungheranno i tempi.

Concludendo, mi permetto di rilevare che

il Presidente del Senato fa bene a sollecitare l'approvazione delle leggi ma non può imporla.

PRESIDENTE. Nessuno ci impone nulla perchè autonomamente la Commissione si era convocata il 27 novembre e c'è stato imposto l'annullamento della riunione. L'11 dicembre, per mia iniziativa, la Commissione si è riconvocata e la materia è stata tra noi dibattuta per molto tempo in maniera informale. Il presidente Fanfani, in considerazione delle polemiche suscitate in seno all'opinione pubblica — non da noi, ma in parte dai membri del Governo, in parte dai parlamentari dell'altro ramo del Parlamento ed in parte dalla stampa — si attende un risultato che ponga termine alla questione, e credo sia legittimo da parte sua.

Personalmente nutro la medesima preoccupazione del presidente Fanfani, perchè in prima linea nella polemica ci sono anch'io in quanto ho dichiarato che il testo giuntoci dalla Camera non era sufficientemente convincente.

Dobbiamo definire un testo che può essere uguale o diverso da quello formulato dall'altro ramo del Parlamento ma, soprattutto, deve essere convincente in quanto, diversamente, il rischio di fare una legge di difficile applicazione diventa inevitabile, e di questo deve farsi carico non solo il Senato ma anche la Camera. Mi sono attivato, dietro sollecitazione del Gruppo comunista, per una riunione informale nel pomeriggio con i colleghi della Camera, riunione che è andata deserta perchè essi erano impegnati in altre sedi.

Oggi abbiamo trascorso una giornata faticosa, ma, ritengo, senza cedere alla premura rispetto all'approfondimento dei problemi.

CARTIA. Nella foga della discussione posso aver usato termini eccessivi. Evidentemente risentiamo della sollecitazione della Presidenza del Senato ed anche delle sollecitazioni che ci derivano dalla propaganda giornalistica, per cui non sarebbe male un attimo di riflessione se dovessero sorgere dubbi circa una maggioranza sufficientemente valida per l'approvazione di questo provvedimento.

BASTIANINI. Signor Presidente, vorrei invitare i colleghi a riflettere sulla disposizione relativa all'elevazione dell'obbligo dell'uso del casco, sempre, comunque ed ovunque, fino a ventun anni, contenuta nel mio emendamento. Ritengo, infatti, che tale elemento sia importante e positivo, nonchè tale da compensare largamente le difficoltà applicative che certamente la sua approvazione potrà comportare.

FONTANARI. Vorrei esprimermi a favore della tesi sostenuta dal relatore. La lunga discussione qui svoltasi e le difficoltà di applicazione prospettate dal Sottosegretario in ordine alla proposta del senatore Bastianini mi convincono, infatti, che è preferibile varare un provvedimento il più possibile semplice e facilmente praticabile.

Tengo poi a dire che considero estremamente valido il suggerimento offerto dal senatore Mitrotti perchè, se per velocità fino ad un massimo di 40 chilometri l'ora l'uso di appositi occhiali, pur essendo utile, non è indispensabile, è pur vero che la visibilità è molto importante. Penso quindi che, attraverso un ordine del giorno che recepisca il suggerimento avanzato dal collega Mitrotti, potremmo chiedere al Ministro dei trasporti di tener conto nel processo di omologazione dei caschi anche del problema della protezione visiva.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti di cui il senatore Pingitore è primo firmatario, in quanto temo che un'eccessiva ed indiscriminata generalizzazione dell'uso del casco comporti, di fatto, il non rispetto della legge. Per i piccoli motori e per certe condizioni, che abbiamo già esaminato, infatti l'uso del casco non è assolutamente necessario.

Esprimo parere contrario anche sull'emendamento del senatore Mitrotti. Come abbiamo tutti concordemente riconosciuto, il provvedimento in esame, pur muovendosi nell'ambito delle norme per la sicurezza stradale, è estremamente limitato e circoscritto. Mi sembra dunque che l'introduzione di disposizioni svincolate dall'oggetto proprio della discussione possa provocare un appesantimen-

to del provvedimento, tale da renderlo disorganico. Pertanto, pur riconoscendo che la proposta formulata dal senatore Mitrotti — così come tante altre emerse in questa occasione — sarebbe utile, ritengo che non sia attuabile ed introducibile in questa sede.

Ancora parere contrario esprimo sull'emendamento del senatore Bastianini che, al momento, non ritengo applicabile. La norma da esso introdotta relativa alla velocità costringerebbe infatti i vigili ad un controllo difficilmente attuabile dal momento che sul foglio matricolare non è indicata la velocità di omologazione del mezzo.

Formalizzo infine, in un emendamento sostitutivo del primo comma, la proposta di modifica che ho prospettato in precedenza e che per maggior chiarezza rileggo:

«È fatto obbligo di indossare durante la circolazione un casco protettivo conforme ad uno dei tipi omologati secondo le norme stabilite dal Ministero dei trasporti:

1) ai conducenti, di età inferiore a 18 anni, di ciclomotori di cui all'articolo 24 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

2) ai conducenti e passeggeri di motoveicoli di cui all'articolo 25 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393».

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi associo alle considerazioni espresse dal relatore in ordine agli emendamenti presentati dai senatori Pingitore e Mitrotti.

Per quanto riguarda l'emendamento del senatore Bastianini, mi rimetto alla Commissione anche se, come ho già spiegato, dalla sua approvazione deriverebbero notevoli difficoltà. In ogni caso il Governo preferisce la formulazione che fa riferimento alla cilindrata.

Parere favorevole, invece, esprimo sull'emendamento presentato dal relatore.

Sarei infine disposto ad accogliere il contenuto dell'emendamento del senatore Mitrotti

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN (11 dicembre 1985)

se il presentatore lo trasferisse in un ordine del giorno.

MITROTTI. Accetto, naturalmente *oborto collo*, di trasformare l'emendamento nel seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente del Senato, invita il Governo:

ad adottare opportune iniziative affinché, per quanto riguarda la circolazione fuori dei centri abitati, dei motoveicoli e dei ciclomotori, sia previsto l'uso dei caschi dotati di protezione visiva ovvero di appositi occhiali».

(0/811/1/8)

MITROTTI, BIGLIA

Vorrei però fare osservare al relatore, che ha parlato di stravolgimento del disegno di legge...

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Non ho parlato affatto di stravolgimento.

MITROTTI. Ha fatto capire che il recepimento nel testo del provvedimento della mia proposta avrebbe provocato un ingarbugliamento della normativa. In proposito voglio precisare che quanto non verrà inserito nel testo del disegno di legge, necessariamente sarà recuperato a livello di normativa del Ministero dei trasporti. È assurdo, infatti, che il problema da me sollevato rimanga fuori dell'interesse del Ministero ed è delittuoso che si permetta di circolare col casco ma senza la protezione visiva.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Non ho mai parlato di stravolgimento; ho detto anzi che, di per sè, l'emendamento era valido; poichè però tutti abbiamo riconosciuto che questo disegno di legge è molto limitato e riguarda solo il casco, in esso non poteva essere ricompresa tale disposizione.

MITROTTI. Ma questo problema è strettamente connesso a quello dell'uso del casco. E già adesso esistono soluzioni adeguate.

Volevo aggiungere poi che l'emendamento del senatore Pagani è emerso nel corso della

riunione informale e credo che alla sua stesura abbiano concorso vari colleghi. Dico questo per tranquillizzare chi lo voterà: non si tratta infatti di un emendamento del singolo, al contrario esso è scaturito da un serrato dibattito.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come avevo già preannunciato, accolgo l'ordine del giorno dei senatori Mitrotti e Biglia.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

LOTTI Maurizio. Desidero dichiarare il voto favorevole dei senatori comunisti all'emendamento presentato dal relatore al primo comma. A questa decisione siamo addivenuti dopo aver ascoltato i chiarimenti del rappresentante del Governo in ordine al quesito che avevamo posto in sede di discussione. Possiamo comprendere che il Governo sia stato colto di sorpresa, per così dire, dalla nuova formulazione dell'articolo 1 elaborata da questa Commissione e formalizzata in un emendamento dal senatore Bastianini, secondo la quale il possibile discrimine per l'uso obbligatorio del casco dovrebbe essere riferito ai limiti di velocità. Siamo però del parere che il Governo debba e possa continuare a riflettere su questa materia, convinti come siamo che, se non ci fossero state le dichiarazioni del Sottosegretario che ci hanno sconsigliato di seguire questa strada, la seconda versione dell'articolo 1 sarebbe stata da preferirsi alla prima. A seguito della riflessione del Governo il Potere legislativo potrà eventualmente riprendere in esame, se necessario, la materia, anche in considerazione del fatto che il provvedimento che ci accingiamo ad approvare non entrerà immediatamente in vigore, in quanto occorre rispettare dei tempi tecnici per l'omologazione e la produzione dei caschi.

Detto questo, e dato che l'emendamento del senatore Mitrotti è stato trasformato in un ordine del giorno, riconfermo il voto favorevole dei senatori comunisti al testo dell'articolo 1 nella formulazione risultante in se-

guito alla presentazione degli emendamenti del relatore.

MASCIADRI. Anche i senatori del Gruppo socialista voteranno a favore dell'emendamento modificativo del primo comma presentato dal senatore Pagani, perchè ritengono che l'emendamento del senatore Bastianini sia di difficile applicazione.

CARTIA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, la discussione di questo provvedimento ci ha evidentemente coinvolto in senso emotivo. Ciò vale in modo particolare nel mio caso in quanto, esercitando la professione di chirurgo, sono in grado di rendermi conto non soltanto di quelle che sono le responsabilità di chi conduce un motore o un ciclomotore e dei genitori dei giovani conducenti, ma anche di chi deve curare coloro che in seguito ad incidenti con questo tipo di mezzo di trasporto riportano traumi più o meno gravi. In questo quadro si innesta, quindi, un discorso di carattere medico-sanitario che, se vogliamo, può essere allargato fino a comprendervi il problema dei trapianti di organi.

A proposito dell'articolo 1 si è dovuta registrare una divergenza tra coloro che sostenevano — come i senatori della Sinistra indipendente — l'obbligo dell'uso del casco a tutte le età e coloro che ritenevano di dover consentire delle deroghe. Mi annovero tra i sostenitori della prima tesi, anche se mi rendo conto delle difficoltà di applicazione di una norma siffatta e della difficoltà di commercializzare una quantità notevole di caschi, nonchè di quella che potrebbe derivare alle industrie produttrici di ciclomotori in fatto di vendite. Tutte queste considerazioni mi hanno indotto a rivedere in brevissimo tempo la mia posizione e quindi ad accettare l'attuale formulazione dell'articolo 1. Voterò, quindi, a favore degli emendamenti all'articolo 1 proposti dal relatore Pagani.

COLOMBO Vittorino (V.). Anche i rappresentanti del Gruppo democristiano voteranno a favore dell'emendamento proposto dal relatore al primo comma dell'articolo 1. Non nascondo però il mio rammarico per non poter

votare a favore dell'emendamento del senatore Bastianini — che naturalmente risulterà precluso dall'approvazione dell'emendamento del relatore — che continuo a ritenere una soluzione più equilibrata. Veniamo, infatti, da una situazione di non regolamentazione della materia e ci troviamo di fronte ad un pronunciamento della Camera che, a nostro giudizio, presenta un carattere di eccessivo lassismo. Ci stiamo muovendo ora nella direzione opposta con l'adozione di una soluzione che a nostro avviso è troppo restrittiva. La nostra preoccupazione è che l'altro ramo del Parlamento possa inviarmi nuovamente il testo modificato nel senso di reintrodurre l'originaria distinzione contenuta nel testo del Governo in fatto di cilindrata. Si tratta, comunque, di un fatto di cui dovranno assumersi la responsabilità i colleghi della Camera.

In conclusione, poichè la soluzione da noi proposta, che è quella contenuta nell'emendamento del senatore Bastianini, non è ritenuta praticabile dal rappresentante del Governo, voteremo a favore dell'emendamento del relatore.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non ho definito impraticabile la proposta del senatore Bastianini.

COLOMBO Vittorino (V.). Va bene, però lei ha sostenuto che sarebbe praticabile con molte difficoltà, tanto da non esserlo più in pratica.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho detto che questa soluzione non è consigliabile e che sarebbe praticabile ma con grandi difficoltà.

COLOMBO Vittorino (V.). Può darsi che io abbia male interpretato le sue parole, ma, come anche il presidente Spano e il collega Lotti, avevo capito che la nostra proposta sarebbe stata applicabile soltanto per le nuove costruzioni e non per il parco circolante. Pertanto non risulterebbe praticabile.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Tale proposta presenta indub-

biamente grosse difficoltà applicative. Si tratta di un fatto ovvio sul quale non credo di dover insistere.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorremmo però sapere dal rappresentante del Governo se si tratta di difficoltà superabili o meno.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono difficoltà certamente superabili, ma a certe condizioni. È chiaro però che in questo caso la legge sarebbe applicabile con un certo ritardo.

COLOMBO Vittorino (V.). Chiarito questo punto, desidero rendere noto che noi non voteremo certo malvolentieri a favore della proposta del relatore, perchè siamo convinti della necessità di giungere ad una soluzione e altresì del fatto che la soluzione proposta — che anch'io avevo preso in considerazione — è soddisfacente in quanto ha una sua razionalità. Ritengo che entro la giornata odierna si debba giungere ad adottare una soluzione, in quanto la questione è stata discussa ormai in modo approfondito. Mi permetto anch'io di osservare che, nelle more della discussione che si svolgerà alla Camera e antecedentemente all'applicazione del provvedimento, potrà essere utile un'ulteriore riflessione per porre eventualmente rimedio, prima dell'entrata in vigore della legge, a quelle che dovessero risultare forzature eccessive.

Con la convinzione di aver svolto un buon lavoro anche per quanto riguarda gli altri articoli del provvedimento, pur ribadendo le nostre osservazioni, voteremo volentieri a favore del testo dell'articolo 1 proposto dal relatore.

BASTIANINI. Questa coda di discussione durante le dichiarazioni di voto mi conferma ancora di più che l'intenso utile lavoro svolto in Commissione avrebbe dovuto portare ad una soluzione del tipo di quella da me proposta. Vi è un elemento della mia proposta che vedo con rammarico non essere inserito nel provvedimento: l'individuazione di una fascia intermedia di veicoli ai cui conduttori maggiori di ventun anni sia lasciata libertà di non usare il casco. Ancor più rammaricato

sono perchè la soluzione che si sta scegliendo limita a diciotto anni l'obbligo dell'uso del casco, quando si sa che la fascia di pericolosità, dovuta alla leggerezza nella conduzione dei mezzi, si estende oltre i diciotto anni.

Consegno quindi questo emendamento alla riflessione del Governo, che avrei preferito fosse più chiaro nel suo pronunciamento sulla materia, e ai colleghi della Camera. Per quanto mi riguarda, siccome ritengo importante che il provvedimento sia approvato e presto, voterò a favore della soluzione proposta dal senatore Pagani. Mantengo tuttavia l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Facendo riferimento a quanto è stato detto finora fuori di quest'Aula, ritengo che il problema del casco sia stato oggetto di una campagna che ha alimentato una forte ondata di emotività nell'opinione pubblica, campagna in cui indubbiamente ha campeggiato l'ipocrisia di chi, sottolineando soltanto taluni aspetti di una realtà complessa, chiede che il Parlamento dia una risposta limitatamente al problema dell'obbligo del casco per i minori. Ho sempre considerato questa una impostazione squilibrata e credo che la proposta del relatore e della Commissione vada nella direzione di ampliare il nostro intervento.

Tutte le statistiche ci dicono che c'è un consistente aumento di morti e feriti di tutte le età. La proposta del senatore Pingitore, all'apparenza, sembra che dia una risposta radicale e manifesti la volontà di affrontare il problema in termini generali. Ma sono convinto che l'obbligo del casco, anche e soprattutto se generalizzato, non conseguirebbe tutti gli effetti di tutela della sicurezza che potrebbe. Anzi sono convinto che, pur allargando la sfera del suo intervento, questo disegno di legge non avrà effetti decisivi, se non verrà accompagnato da iniziative di educazione stradale in ordine alla quale il Governo dovrebbe assumere precisi impegni di fronte al Parlamento.

Dico pure che ci siamo fatti carico di una preoccupazione, quella dei produttori di motocicli e ciclomotori, che è legittima fino a quando però non sconfini nell'enfatizzazione del problema occupazionale. Se un punto di

riferimento fosse stato fissato con un po' di anticipo, avremmo avuto la possibilità di approfondimenti ulteriori e avrei potuto condividere le perplessità che sono state espresse qualora mi si fosse dimostrato che si intendeva tutelare meglio tutti gli interessi.

Questa comunque è una legge assolutamente sperimentale nel nostro paese. Nel settore produttivo ci si indirizzerà probabilmente verso una conversione della produzione a vantaggio dei veicoli a minore velocità; sono convinto infatti che la prima misura che dovrebbe adottare un'azienda è quella di contenere la velocità dei mezzi che produce. Il riassetto del nostro traffico urbano e delle grandi vie di comunicazione è un problema di lungo periodo e di grandi risorse economiche, mentre questo è un provvedimento limitato e costituisce una strada che può essere percorsa subito.

L'ipocrisia è di coloro, medici compresi — mi ha colpito l'affermazione del medico che ha fatto il primo trapianto di cuore —, che pensano che tutto si risolverebbe con il casco. La giovane di Genova che ha donato il cuore il casco lo portava sempre, il giorno dell'incidente no!

MARINUCCI MARIANI. Perché non era obbligatorio.

PRESIDENTE. Questo è quel che dicevo poc'anzi: si diventa ipocriti quando si fanno discendere tutti i problemi dalla mancanza di una norma legislativa.

LOTTI Maurizio. Sottoscrivo in pieno tutte le sue affermazioni, signor Presidente.

PRESIDENTE. Esprimo, quindi, il mio voto a favore dell'emendamento del relatore al primo comma, nella convinzione che questo non sarà l'unico intervento a favore della sicurezza stradale ma che ve ne saranno altri: mi aspetto infatti dal Governo iniziative ulteriori, oltre alle norme amministrative che saranno emanate per ridurre la potenza dei ciclomotori attraverso la regolazione dell'uso delle marce. Costituirebbe un segnale inequivocabile e alla produzione e all'utenza.

Ai sindacati che sono tanto preoccupati, stando ai telegrammi che riceviamo, possiamo dare una risposta equilibrata e convincente: questo provvedimento provocherà indubbiamente alcune riorganizzazioni nel settore produttivo, ma certo non determinerà riduzione della produzione. Probabilmente ci si orienterà verso la produzione di mezzi meno potenti rispetto a quelli oggi in circolazione.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'emendamento dei senatori Pingitore ed altri, tendente a sostituire i punti 1) e 2) del primo comma con il seguente: «a tutti i conducenti e passeggeri di motocicli e motocarrozette ed ai conducenti di ciclomotori».

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Pagani Maurizio, tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

«È fatto obbligo di indossare durante la circolazione un casco protettivo conforme ad uno dei tipi omologati secondo le norme stabilite dal Ministero dei trasporti:

1) ai conducenti, di età inferiore a 18 anni, di ciclomotori di cui all'articolo 24 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

2) ai conducenti e passeggeri di motoveicoli di cui all'articolo 25 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

È approvato.

Resta precluso in tal modo l'emendamento presentato dal senatore Bastianini, sempre sostitutivo del primo comma.

Metto ai voti l'emendamento soppressivo del secondo comma, presentato dal senatore Pagani Maurizio, identico all'emendamento presentato dai senatori Pingitore ed altri.

È approvato.

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

Metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore, tendente a sopprimere il terzo comma.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Pingitore ed altri, tendente a sopprimere il quarto comma.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore tendente a sostituire il quarto comma con il seguente:

«Sono esclusi dall'obbligo di indossare un casco protettivo gli utenti dei ciclomotori a tre ruote e dei motoveicoli di cui alle lettere *b*), *c*) e *d*) dell'articolo 25 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore tendente a sopprimere il quinto comma.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel suo insieme, con gli emendamenti testè accolti.

È approvato.

Art. 2.

Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi.

Le caratteristiche dei caschi protettivi e le modalità di omologazione dovranno essere in armonia con i regolamenti emanati in materia dall'ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

Qualora le caratteristiche e le modalità di cui al precedente comma siano oggetto di direttive del Consiglio della Commissione delle Comunità economiche europee recepite in

Italia, queste ultime vengono applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

Per l'omologazione dei caschi protettivi obbligatori valgono le disposizioni di cui agli articoli 53 e 78 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

A questo articolo il relatore ha presentato alcuni emendamenti. Il primo tende a sostituire il primo comma con il seguente:

«Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi, tenendo conto, per quelli destinati ai conducenti di ciclomotori, delle limitate prestazioni di tali veicoli».

Il secondo tende ad aggiungere, al secondo comma, dopo la parola: «omologazione», le altre: «, gli accertamenti della conformità della produzione ed i controlli».

Il terzo tende ad aggiungere, al terzo comma, dopo la parola: «Consiglio», l'altra: «o».

Il quarto, infine, tende a sopprimere l'ultimo comma.

La senatrice Marinucci Mariani ha presentato un emendamento tendente a sopprimere l'intero articolo 2.

Il senatore Pacini, infine, ha presentato un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, le parole: «90 giorni» con le altre: «30 giorni».

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Il primo emendamento da me presentato fissa in 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il termine entro il quale il Ministro dei trasporti deve stabilire le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi. Tale termine sembra strettamente necessario per procedere agli adempimenti da parte del Ministero. Infatti deve essere prodotto un nuovo casco che attualmente non esiste.

Faccio presente che il termine proposto non ritarda l'entrata in vigore della legge. Del resto mi era parso che la Commissione

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

fosse favorevole a questo termine. Se poi vi dovessero essere indicazioni in senso contrario, il relatore non ha alcuna difficoltà a rivedere la sua proposta.

Il secondo emendamento tende ad inserire al secondo comma, dopo la parola: «omologazione», le altre: «, gli accertamenti della conformità della produzione ed i controlli». In questo modo si recupera il contenuto dell'ultimo comma dell'articolo che ho proposto di sopprimere.

Propongo inoltre, al terzo comma, dopo la parola: «Consiglio», di aggiungere l'altra: «o».

Infine, come ho già detto, propongo la soppressione dell'ultimo comma.

MARINUCCI MARIANI. Devo constatare che l'emendamento presentato dal relatore al primo comma non si limita a modificare il numero dei giorni previsti per gli adempimenti ministeriali, dopo l'entrata in vigore della legge, ma va a toccare la questione su cui mi sono soffermata in sede di discussione generale, quella cioè relativa alle caratteristiche tecniche dei nuovi caschi che dovrebbero ancora essere costruiti ed omologati. Sento quindi la necessità di tornare ancora una volta su questo discorso.

Credo di aver capito bene la questione e quindi non ho più alcun dubbio: mentre per i caschi già omologati è sufficiente anche un termine minore, ad esempio 30 giorni, per compiere gli adempimenti burocratici necessari che renderebbero obbligatorio il regolamento internazionale di omologazione già ratificato dal lontano 1971, per quanto riguarda i nuovi caschi più leggeri non sarebbero sufficienti neanche 120 giorni, dovendo ancora essere progettati, fabbricati ed omologati. Si dovrebbe inoltre procedere ad una omologazione senza preventivamente nessun tipo di sperimentazione.

Ora io ritengo che questo speciale casco leggero sia inesistente. Il Ministero quindi dovrebbe provvedere ad una omologazione senza fare riferimento ad alcuna convenzione internazionale, senza procedere a sperimentazioni; per giunta — come ho già detto — non sarebbero sufficienti probabilmente nemmeno 120 giorni. Di conseguenza, pur rendendomi perfettamente conto che per i giovani un casco più leggero sarebbe più op-

portuno, devo sottolineare che questo oggi non esiste, nè in fase di progettazione, nè tanto meno in fase di costruzione.

Allora, rinviare il termine per l'omologazione, alla luce di questi fatti, non darebbe alcuna certezza nè circa la costruzione del casco, nè relativamente alla sua sicurezza.

COLOMBO Vittorino (V.). Sono d'accordo con la proposta del relatore, ma si potrebbe diminuire il termine a 60 giorni.

LOTTI Maurizio. In questo caso saremmo d'accordo anche noi.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'emendamento presentato dal senatore Pacini tendente a sostituire al primo comma, le parole: «90 giorni» con le altre: «30 giorni».

PACINI. Pur avendo presentato l'emendamento da lei testè letto, signor Presidente, mi rendo conto che, di fronte all'introduzione di un nuovo tipo di casco obbligatorio per i ciclomotori, potrebbero sorgere dei problemi. Allora credo che si possa accettare l'ipotesi del relatore, prevedendo però un termine di 60 giorni.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Sono disposto a modificare l'emendamento presentato al primo comma, fissando il termine in 60 giorni.

PACINI. Sono d'accordo con questa ultima proposta del relatore.

Devo far presente che le società che producono ciclomotori si stanno preoccupando del problema del casco, tant'è vero che stamattina, sul quotidiano «Il Tempo», la pubblicità mostra alcuni ragazzi sulla «Vespa» con il casco. È chiaro che da parte dell'industria c'è la possibilità di immettere sul mercato immediatamente i caschi per i ciclomotori, altrimenti la pubblicità risulterebbe controproducente.

L'educazione all'uso del casco è il primo problema e la moda di usarlo può offrire una serie di possibilità per risolvere il problema in tempi brevi. Sono disposto, quindi, a modificare il mio emendamento o a ritirarlo, eventualmente accettando la proposta del

collega Pagani di fissare il termine in 60 giorni.

MITROTTI. Devo ribadire le mie perplessità in ordine ad una modifica dei 90 giorni previsti dal testo governativo, perplessità che sorgono innanzitutto sulla scorta della modifica proposta al primo comma che prevede l'obbligo per il Ministro dei trasporti di presiedere alla definizione delle caratteristiche tecniche di nuovi tipi di caschi protettivi per i ciclomotori. Un secondo ordine di perplessità proviene dalla considerazione che una riduzione dei tempi può suonare censura ad una previsione governativa formulata per condizioni meno gravose di quelle da noi imposte con l'emendamento, e può suonare altresì censura per i colleghi della Camera che hanno varato il primo comma dell'articolo 2 con il limite di 90 giorni.

Ritengo non secondarie queste considerazioni in quanto si potrebbe attivare un contenzioso surrettizio destinato ad allungare anziché ad accorciare i tempi. Dico ancora di più: la previsione normativa di un arco di tempo superiore a quello che oggettivamente può essere richiesto per l'assolvimento degli impegni che fanno carico al Governo non esclude la possibilità e la capacità per lo stesso Governo di ottemperarvi in tempi più ridotti di quelli previsti dalla norma.

Ed ancora: può succedere che una riduzione dei termini si ritorca in danno della nostra Commissione, in quanto si va ad incidere legislativamente su un dato, un numero di giorni, che scaturisce da valutazioni tecniche che, con onestà, dobbiamo confermarlo, non siamo noi a possedere; nel momento in cui abbiamo chiesto indicazioni tecniche all'ingegnere della Motorizzazione che ha assistito ai lavori della sottocommissione, ci siamo sentiti dire che i 90 giorni inizialmente previsti erano insufficienti. Una riduzione dei 90 giorni implica responsabilità non lievi da parte nostra. Ove il relatore presentasse un suo emendamento per un numero di giorni inferiore, io, cautelativamente sosterrai i 90 giorni.

PRESIDENTE. Prego la senatrice Marinucci di illustrare il suo emendamento suppressivo dell'intero articolo 2.

MARINUCCI MARIANI. Il mio emendamento suppressivo dell'articolo 2 è volto ad evitare un ritardo nei tempi di applicazione del disegno di legge al nostro esame mediante l'attesa dell'omologazione di un casco ancora da costruire. L'articolo 2 regola i nuovi caschi ancora da inventare, mentre le norme internazionali di omologazione sono già in vigore nel nostro paese.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore sull'emendamento della senatrice Marinucci è contrario, in quanto abbiamo ricevuto dai tecnici competenti che abbiamo interpellato oggi l'assicurazione che anche entro 60 giorni si può sperimentare ed omologare un nuovo tipo di casco; è vero che tale casco non è compreso nei tipi previsti dalla Convenzione di Ginevra, ma non è sconosciuto, dato che è già in commercio anche in Italia; e peraltro non mi sembra che la fabbricazione di un casco, pur se delicata, richieda uno studio che comporti tempi lunghissimi, considerato che i materiali ci sono.

In via subordinata, senatrice Marinucci, faccio presente che il più contiene il meno ed anche se, per malaugurata ipotesi, il Governo — cui rivolgiamo una calda preghiera affinché provveda subito ad esortare e controllare gli uffici perchè adempiano a quanto il provvedimento stabilisce (già in anticipo, peraltro, visto che il disegno di legge deve tornare alla Camera) — dovesse ritardare nell'emanazione del decreto, nulla vieta che si adottino subito caschi di dimensioni maggiori. Con queste precisazioni ribadisco il mio parere negativo sull'emendamento della senatrice Marinucci.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo preferirebbe mantenere il termine di 90 giorni in previsione di eventuali difficoltà tecniche. Suggestisce, inoltre, di modificare l'emendamento del senatore Pagani al primo comma, nel senso di inserire, dopo le parole: «i caschi protettivi», le altre: «adeguati alle prestazioni dei veicoli».

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Non ho difficoltà ad accettare la modifica

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

proposta, ma faccio presente che la dizione è stata tolta di peso dal testo del Governo.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. La soluzione da me prospettata copre una gamma più completa.

Ad ogni modo occorre rendersi conto che su questa materia, molto complessa e in cui si introducono norme non previste in precedenza, il Governo trova difficoltà a fornire risposte precise.

In conclusione il Governo preferirebbe adottare il termine dei 90 giorni, pur non facendone un fatto pregiudiziale; si rimette quindi alla Commissione nel caso si insista nel proporre il termine dei 60 giorni. Mi auguro infine che la modifica che ho testè suggerito possa essere accolta.

PRESIDENTE. I senatori Mitrotti e Biglia hanno presentato un emendamento, che riproduce esattamente la proposta del Governo, tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

«Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti stabilisce, con proprio decreto, le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi adeguati alle prestazioni di tali veicoli».

MITROTTI. Signor Presidente, se lei lo consente vorrei sottoporre alla Commissione il testo di un nostro ordine del giorno connesso alla materia trattata nell'articolo 2:

«La 8^a Commissione permanente del Senato,

preso atto della necessità di migliorare la visibilità notturna dei ciclomotori e dei motocicli,

invita il Governo ad adottare provvedimenti tesi a conseguire tale fine mediante l'apposizione di fasce rifrangenti anche sui caschi indossati dai guidatori di tali mezzi».

(0/811/2/8)

MITROTTI, BIGLIA

PRESIDENTE. Per maggiore chiarezza, in considerazione dell'ordine del giorno e dell'emendamento testè presentati dai senatori Mi-

trotti e Biglia, invito il relatore ed il rappresentante del Governo ad esprimere il loro parere.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti dei colleghi Mitrotti e Marinucci. Sono favorevole invece all'ordine del giorno del senatore Mitrotti.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno che il senatore Mitrotti ha testè presentato. Esprimo invece parere contrario sull'emendamento presentato dalla senatrice Marinucci e, come ho già detto, mi rimetto alla Commissione per quanto concerne gli emendamenti presentati al primo comma. Esprimo infine parere favorevole sugli emendamenti che il relatore ha presentato ai successivi commi dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Metto ai voti innanzi tutto l'emendamento della senatrice Marinucci tendente a sopprimere l'intero articolo.

Non è approvato.

Il senatore Mitrotti ha presentato un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente: «Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti stabilisce, con proprio decreto, le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi adeguati alle prestazioni di tali veicoli».

COLOMBO Vittorino (V.) Non mi sembra accettabile la dizione «caschi adeguati alle prestazioni» perchè a noi preme distinguere due sole categorie di caschi e non cinquanta. Se dovessimo tener conto di tutte le prestazioni, magari ci renderemmo conto che ogni tipo di veicolo richiede un casco diverso, ma non è questo il caso che ci interessa. Adesso, dobbiamo infatti concentrarci sui caschi leggeri per i ciclomotori.

Approfitto inoltre di questo mio breve intervento per esprimere parere favorevole sul-

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

l'emendamento presentato dal relatore e sul termine di 60 giorni.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Mitrotti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Pagani che tende a sostituire il primo comma con il seguente:

«Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi, tenendo conto, per quelli destinati ai conducenti di ciclomotori, delle limitate prestazioni di tali veicoli».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Pagani tendente ad aggiungere al secondo comma, dopo la parola: «omologazione», le altre: «, gli accertamenti della conformità della produzione ed i controlli».

È approvato.

Il senatore Pagani ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, al terzo comma, dopo la parola: «Consiglio», l'altra: «o».

MARINUCCI MARIANI. Io non aggiungerei la «o» perchè è il Consiglio che dà le direttive.

COLOMBO Vittorino (V.). Può essere anche la Commissione.

MARINUCCI MARIANI. La Commissione le propone al Consiglio che le adotta. Io comunque voterò contro tale emendamento.

COLOMBO Vittorino (V.). Anche per le Ferrovie dello Stato ci sono norme che sono della Commissione e non del Consiglio.

MARINUCCI MARIANI. A me risulta diversamente.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Pagani di cui ho testè dato lettura.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Pagani tendente a sopprimere l'ultimo comma dell'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 2 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 2.

Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le caratteristiche tecniche dei caschi protettivi, tenendo conto, per quelli destinati ai conducenti di ciclomotori, delle limitate prestazioni di tali veicoli.

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

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

È approvato.

Art. 3.

Chiunque viola le prescrizioni di cui al precedente articolo 1 o le norme che vietano l'u-

so dei veicoli non targati a due persone è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 200.000 nel caso si tratti di ciclomotori, o da lire 100.000 a 500.000 nel caso si tratti di motocicli con targa.

In caso di accertato tentativo di sottrarsi ai controlli dell'autorità preposta alla vigilanza stradale, il motociclo, la motocarozzetta, il ciclomotore sono soggetti a sequestro per un periodo da 2 a 6 mesi.

Il relatore ha presentato un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

Art. 3.

«Chiunque viola le prescrizioni di cui al precedente articolo 1 ovvero le norme di cui al terzo e quarto comma dell'articolo 122 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 200.000 nel caso in cui si tratti di ciclomotori o da lire 100.000 a 500.000 nel caso in cui si tratti di motoveicoli.

Se l'infrazione di cui al comma precedente è commessa da un minorenne, in luogo della sanzione amministrativa, il veicolo verrà sequestrato e verrà restituito, dopo un mese, al genitore o a chi ne fa le veci.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Ritengo che l'emendamento si illustri da sè.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole a tale proposta.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del senatore Pagani interamente sostitutivo dell'articolo 3.

È approvato.

Art. 4.

Chiunque importa o produce per commercializzazione e chi commercializza caschi protettivi per motocicli e ciclomotori di tipo non approvato a norma del precedente articolo 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000.

I caschi di tipo non approvato sono soggetti a sequestro su tutto il territorio nazionale da parte dell'autorità giudiziaria.

A questo articolo il relatore ha presentato due emendamenti.

Il primo tende a sostituire, al primo comma, le parole: «per commercializzazione e chi commercializza» con le altre: «per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza sul territorio nazionale».

Il secondo tende ad aggiungere, al secondo comma, dopo la parola: «approvato», le altre: «posti in commercio ovvero utilizzati».

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, neanche questi due emendamenti richiedono una particolare illustrazione. Solo a proposito del primo vorrei precisare che esso risponde alla preoccupazione che non si potessero vendere articoli destinati all'estero.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole su entrambi gli emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti il primo emendamento del senatore Pagani tendente a sostituire, al primo comma, le parole: «per commercializzazione e chi commercializza» con le altre: «per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza sul territorio nazionale».

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento del relatore tendente ad aggiungere, al secondo

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

comma, dopo la parola: «approvato» le altre: «posti in commercio ovvero utilizzati».

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 4 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 4.

Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza sul territorio nazionale caschi protettivi, per motocicli, motocarrozzette e ciclomotori, di tipo non approvato a norma del precedente articolo 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000.

I caschi di tipo non approvato, posti in commercio ovvero utilizzati, sono soggetti a sequestro su tutto il territorio nazionale da parte dell'autorità giudiziaria.

È approvato.

Art. 5.

La fabbricazione dei caschi protettivi, secondo le modalità approvate ai sensi del precedente articolo 2, è soggetta ad accertamenti della conformità della produzione, in base alla legge 24 marzo 1980, n. 85.

I caschi debbono essere muniti di elemento di identificazione che certifichi la suddetta conformità, secondo modelli e materiali indicati dal Ministero dei trasporti.

Il controllo anzidetto viene effettuato dai laboratori del Ministero dei trasporti o da altri laboratori da esso delegati.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, propongo di sopprimere tale articolo.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole a tale emendamento.

PRESIDENTE. Il relatore ha proposto la soppressione di questo articolo. Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo quindi alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo 5.

Non è approvato.

Propongo un emendamento tendente ad aggiungere, dopo l'articolo 5, un altro articolo del seguente tenore:

Art. 5-bis.

«L'obbligo degli indicatori di direzione nonchè di un dispositivo retrovisivo, di cui rispettivamente agli articoli 45 e 48 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è esteso ai motocicli ed ai ciclomotori come definiti dagli articoli 24 e 25 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministero dei trasporti provvederà ad emanare un apposito regolamento per l'adeguamento dei motocicli e dei ciclomotori alle disposizioni di cui al precedente comma».

LOTTI Maurizio. L'obbligo da quando decorre?

CARTIA. Io ritengo che dovrebbe essere il Governo, sulla base delle indagini che effettuerà, a stabilire tale data.

MITROTTI. Così come si è impegnato a prendere in considerazione il problema dei caschi con visiera di protezione, il Governo potrebbe impegnarsi a risolvere anche questo altro problema.

RASIMELLI. Per realizzare questo obiettivo si potrebbe stabilire la data del 30 giugno 1987.

PRESIDENTE. Ho ricevuto assicurazioni da tecnici del settore che gli indicatori di di-

rezione potrebbero essere installati in pochissimo tempo e con una modica spesa. Pertanto si potrebbe pensare all'adeguamento del parco circolante entro un anno e all'adeguamento dei motoveicoli di nuova produzione entro sei mesi. I produttori mi hanno assicurato la loro disponibilità in questo senso.

LOTTI Maurizio. Secondo la proposta del Presidente, in sostanza, il Ministero dei trasporti dovrebbe provvedere, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, ad emanare un apposito regolamento per l'adeguamento dei motocicli e dei ciclomotori alle disposizioni di cui si è detto. Vorrei sapere quali sono in particolare i motivi di questa attesa di sei mesi.

PRESIDENTE. Mi è stato spiegato che questo periodo di tempo serve per realizzare le necessarie modifiche tecniche.

LOTTI Maurizio. Mi sembra, però, che la norma in esame non potrebbe portare ad alcun risultato concreto, visto che non prevede alcuna sanzione per chi non la rispetta.

PACINI. Infatti, è una norma puramente programmatica che non ha possibilità di attuazione perchè non esistono le sanzioni.

PRESIDENTE. Questo è un argomento che ci dovrebbe suggerire di completare la norma. Il codice della strada prevede indicatori di direzione per tutti i mezzi di trasporto tranne che per questi; si tratta, quindi, di una grave carenza che va colmata.

MITROTTI. Il codice della strada prevede già una sanzione per i conducenti di automezzi leggeri che non si adeguano a quanto prescritto dalla legge. Se noi prevedessimo lo stesso obbligo in questo provvedimento, chi non si adegua ricadrebbe sotto la stessa sanzione.

LOTTI Maurizio. Vorrei chiedere al collega Pacini, che se non erro aveva iniziato a dare una spiegazione tecnica della questione, qual è, in base alle sue informazioni, la portata sul piano tecnico dell'emendamento proposto

dal presidente Spano, perchè mi sembra che nel suo insieme si tratti di una norma certamente volta a porre ordine e a dare maggiore sicurezza alla circolazione dei ciclomotori; infatti, attualmente i conducenti di ciclomotori sono costretti a sollevare le mani dal manubrio per indicare la direzione che intendono prendere. Mi sembra però di aver sentito che per quanto riguarda il parco circolante esistono difficoltà anche di ordine tecnico e gradirei avere dei chiarimenti su questo aspetto.

PACINI. Non pretendo certo di avere una conoscenza tecnica approfondita del problema, ma ritengo di dover osservare che una formulazione come quella proposta può essere valida solo per i motocicli di nuova costruzione, perchè per il parco circolante esistono difficoltà tecniche, soprattutto per quanto riguarda alcuni tipi di ciclomotori, per l'applicazione di dispositivi di segnalazione. Si tratta di difficoltà riguardanti il circuito elettrico di questi mezzi, oltre che di difficoltà, per così dire, fisiche, cioè di spazio, eccetera. Pertanto, a mio avviso, la introduzione dell'obbligo di disporre di dispositivi di segnalazione dovrebbe riguardare soltanto i motoveicoli che saranno prodotti in futuro, ma non il parco già circolante, perchè in questa ultima ipotesi occorrerebbe fare una analisi più approfondita della situazione per accertare se è o meno possibile applicarli. Nel caso tali dispositivi non risultassero applicabili, rischieremo di introdurre nella legge una norma senza alcun effetto.

PRESIDENTE. Le mie valutazioni sono state confortate dal parere del tecnico che ha collaborato con noi.

PACINI. Però, signor Presidente, a parte il fatto che questa norma non prevede sanzioni, per cui andrebbe eventualmente completata, essa rischia, se le mie preoccupazioni sono fondate, di non divenire mai operante. Poichè abbiamo sempre sostenuto di volere approvare un testo senza apportare modifiche eccessive rispetto a quello che ci è stato trasmesso dalla Camera, accogliendo la sua proposta rischieremo di introdurre un elemen-

to che poi i colleghi dell'altro ramo del Parlamento potrebbero ritenere non omogeneo con il resto del testo e ciò potrebbe causare un ritardo nell'approvazione definitiva del provvedimento. Le mie preoccupazioni, che sottopongo all'attenzione dei colleghi, non vanno certo intese in termini assoluti, ma nascono comunque da considerazioni che a mio parere meritano di essere valutate.

MITROTTI. Mi preoccupa questa norma così com'è stata proposta dal Presidente; in particolar modo mi riferisco ai ciclomotori che dovrebbero maggiormente rientrare nelle nostre cure. Il sistema di alimentazione di questi veicoli è collegato alla velocità di rotazione del motore, talchè a regimi bassi corrisponde un voltaggio basso. Se essi procedono quasi a passo d'uomo, non sono in grado di proiettare un fascio luminoso adeguato per l'illuminazione del tratto di strada da percorrere. Se si aggiunge anche il prelievo di elettricità per l'accensione delle lampade direzionali, si ha il risultato che non funzionano nè gli indicatori di direzione, nè il faro anteriore. Si tratta evidentemente di un aspetto che deve essere demandato all'attenzione del Governo. Al momento dell'emanazione del regolamento tecnico, insieme agli altri aspetti si potrà rivedere anche la soluzione prospettata da questo emendamento.

Invito allora il Presidente di far carico al Governo della valutazione specifica di questo problema all'interno della normativa che sarà necessaria per l'applicazione delle disposizioni contenute nel provvedimento al nostro esame.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei pregare il senatore Spano di ritirare questo emendamento. Per quanto riguarda gli specchietti retrovisivi non vi sarebbero problemi di applicazione; per quanto riguarda gli indicatori di direzione invece, come ha detto il senatore Pacini, si tratta di dispositivi di non facile applicazione tecnica. D'altra parte stiamo esaminando un provvedimento che tratta dell'uso del casco protettivo, un disegno di legge mirato. Se ci soffermiamo su altri dispositivi di sicurezza, travalichiamo l'obiettivo specifico e comin-

ciamo a confondere le idee. Il provvedimento poi deve essere nuovamente esaminato dalla Camera dei deputati e in quella sede probabilmente si discuterà di altri dispositivi di sicurezza. Ritengo perciò che tali aspetti possano più opportunamente essere rimandati alla riforma del codice della strada. Qualora il presidente Spano dovesse insistere, lo invito a limitare l'emendamento alla parte relativa allo specchietto retrovisivo. E nel caso venisse approvato l'emendamento, occorrerà modificare anche il titolo della legge, aggiungendo le parole: «ed altri dispositivi di sicurezza».

PRESIDENTE. Sono pienamente convinto della validità di questa disposizione e vorrei avere il piacere di veder bocciato il mio emendamento.

MITROTTI. Si tratterebbe, signor Presidente, di uno sforzo di buona volontà, nella fase di conclusione dell'esame del provvedimento. Dovrei essere io a risentirmi in quanto è stata trasformata in ordine del giorno una proposta di modifica relativa al casco e quindi rientrante nell'ambito della materia del disegno di legge.

PRESIDENTE. Devo dire che questa ostinazione delle vostre argomentazioni non mi convince. In particolare non condivido quella che sostiene che l'emendamento non è inerente all'obbligo del casco.

Invece proprio indossando il casco la capacità di movimento della testa e la visibilità si riducono. Allora diviene indispensabile l'uso dello specchietto retrovisore. Anche il fatto di dover tirare fuori il braccio per segnalare la direzione che si vuole prendere può comportare dei pericoli ed è per questo che ritengo necessario dotare questi veicoli di indicatori di direzione.

Ho avanzato la mia proposta proprio in funzione dell'introduzione dell'obbligo dell'uso del casco; altrimenti avreste avuto ragione voi. Mi sono meravigliato del fatto che non vi sono disposizioni amministrative in questo senso e mi permetto allora di proporvi questa riflessione. Già stamattina ho detto che erano necessarie norme, anche di mini-

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

ma portata, tese ad aumentare le condizioni di sicurezza sulla strada.

LOTTI Maurizio. Non ha dato risposta, signor Presidente, al quesito posto dal senatore Pacini: è possibile apporre questi dispositivi sui veicoli del parco circolante?

PRESIDENTE. Questa è una cosa che interessa i tecnici del Ministero.

CARTIA. Concordo con la proposta del Presidente, il quale giustamente nota la connessione fra l'utilizzo degli indicatori di direzione e l'obbligo del casco. Visto che abbiamo approvato un articolo in cui si prevede che per i ciclomotori si usi un casco più piccolo rispetto a quello prescritto per i motoveicoli, si potrebbe stabilire che l'uso dello specchietto e degli indicatori è obbligatorio per i soli motoveicoli.

Per quanto riguarda l'applicazione della norma, ritengo più opportuno che i dispositivi siano obbligatori solo sui veicoli nuovi.

COLOMBO Vittorino (V.). Sono senz'altro favorevole alla parte dell'emendamento riguardante i dispositivi retrovisivi, in quanto mi sembra strettamente connesso con l'introduzione dell'obbligo del casco. Infatti una delle obiezioni più diffuse all'obbligo del casco è proprio quella della scarsa visibilità, per cui agevolare la stessa diventa una necessità.

Sull'altro argomento relativo agli indicatori di direzione, non ritengo che sia un elemento utile ed importante ed inoltre mi sembra meno direttamente legato al problema del casco. Piuttosto mi sembra rientrare nell'ambito della questione della sicurezza generale, sulla quale dobbiamo ritornare a breve scadenza.

Quella sarà la sede per esaminare una tale problematica, sia per quanto riguarda il parco circolante, sia per i veicoli di nuova costruzione. Comunque, eventualmente venisse posto in votazione l'emendamento nel suo insieme, (ma io auspico che non sia così), mi asterrò appunto sulla parte relativa agli indicatori di direzione.

Ritengo inoltre che la questione della san-

zione non sia necessaria, perchè è già prevista nel codice della strada e quindi è sufficiente un richiamo a quest'ultimo.

PRESIDENTE. Alla luce degli interventi sin qui svolti, pur non essendo convinto della difficoltà tecnica che si incontrerebbe nell'applicazione degli indicatori di direzione sul parco circolante, potrei eliminare dal mio emendamento il riferimento appunto agli indicatori di direzione, lasciando inalterata la parte relativa ai dispositivi retrovisivi.

Allo stesso tempo, verrebbe eliminato il secondo comma dell'emendamento.

DEGOLA. Ma eliminando il secondo comma, si lascia a ciascuno la libertà di montare il dispositivo retrovisivo come vuole.

PRESIDENTE. Secondo me è necessario lasciare alla sensibilità del Governo l'emana- zione di apposite norme.

MARINUCCI MARIANI. Se gli specchietti non sono omologati, sorge un problema di pericolosità. Anche in presenza dell'obbligatorietà, a mio avviso, è necessaria l'omologazione.

PRESIDENTE. Il Governo ha agito in tempo per l'omologazione dei caschi, mentre non si è ancora mosso per quella relativa ai dispositivi retrovisivi. Questi ultimi già esistono sulle moto e sui motocicli, mentre sono assenti sui ciclomotori. Ora, in seguito all'introduzione di queste norme, l'introduzione degli specchietti anche sui ciclomotori potrebbe risultare assai importante.

MARINUCCI MARIANI. Non sono contraria all'introduzione degli specchietti, ma ritengo che si debba mantenere il secondo comma dell'emendamento.

PRESIDENTE. A mio avviso, tale problema va risolto in sede governativa.

I senatori Mitrotti e Biglia hanno presentato due sub-emendamenti al mio emendamento aggiuntivo di un articolo 5-bis. Il primo sub-emendamento tende ad aggiungere, alla fine del primo comma, le parole: «immatri-

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN (11 dicembre 1985)

colati successivamente all'emanazione del decreto di cui al successivo comma». Il secondo sub-emendamento tende a sostituire, al secondo comma, le parole: «alle disposizioni di cui al precedente comma» con le seguenti: «di cui al comma precedente nonchè di quelli già circolanti a detta data».

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Sono favorevole all'emendamento del presidente Spano, mentre mi rimetto alla Commissione per quanto riguarda gli emendamenti del senatore Mitrotti.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole all'emendamento del presidente Spano; è invece contrario agli emendamenti del senatore Mitrotti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Metto ai voti il primo sub-emendamento presentato dai senatori Mitrotti e Biglia.

Non è approvato.

Metto ai voti il secondo sub-emendamento presentato dai senatori Mitrotti e Biglia.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento da me presentato, tendente ad aggiungere un articolo 5-bis che, nella nuova formulazione, recita: «L'obbligo del dispositivo retrovisivo, di cui all'articolo 48 del testo unico sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 349, è esteso ai motocicli ed ai ciclomotori come definiti dagli articoli 24 e 25 dello stesso testo unico».

È approvato.

Art. 6.

Le disposizioni di cui al precedente articolo 1 si applicano ai conducenti ed ai passeggeri di motocicli targati e motocarrozzette a partire dal 1° gennaio 1985 ed ai conducenti di ciclomotori dal 1° giugno 1985.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Mitrotti e Biglia un emendamento tendente ad aggiungere il seguente comma:

«Per il periodo di dodici mesi dalla data di pubblicazione della presente legge chi pone in vendita sul territorio nazionale i caschi di cui all'articolo 1 non può maggiorare i prezzi dei listini pattuiti alla data stessa. Il contravventore è soggetto alla sanzione amministrativa prevista dall'articolo 4.

Inoltre la senatrice Marinucci ha presentato un emendamento volto a fissare un termine di 3 mesi per l'entrata in vigore della legge.

Il relatore Pagani ha presentato un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

Art. 6.

Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano dopo sei mesi dalla sua entrata in vigore.

MARINUCCI MARIANI. Intendo ribadire in Commissione quanto detto prima in sede informale. Sembra che sia necessario prevedere un arco di tempo di sei mesi per l'entrata in vigore della legge poichè, con un lasso di tempo più breve, si teme che gli italiani si sentano costretti e che il parco caschi sia insufficiente. Ho davanti agli occhi la relazione introduttiva del senatore Pagani alla quale, peraltro, mi sono ispirata per l'emendamento che ho presentato in relazione alle sanzioni per i minori, accolto dai colleghi della Commissione. Dalla relazione si evince che è necessario un determinato periodo di tempo, ma ritengo che sei mesi siano tanti per fare entrare in vigore una legge come questa che tutti desideriamo sia rapidamente approvata, varata e attuata. Il testo della Camera era certamente poco convincente; il primo articolo che abbiamo emendato svuotava di significato l'intero provvedimento e non avrebbe imposto il casco a nessuno. Vi chiedo quindi di cercare di fissare un termine che sia il più breve possibile.

8^a COMMISSIONE

49° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1985)

PRESIDENTE. La legge entra in vigore subito, poichè il Governo emanerà i provvedimenti necessari a far sì che sia applicata realmente e tempestivamente a prescindere dalle disposizioni sul casco.

MARINUCCI MARIANI. Precedentemente ho proposto un emendamento tendente alla soppressione dell'articolo 2 e continuo ad essere convinta che non c'è motivo di tendere ad una omologazione a livello nazionale di un casco nuovo quando l'Italia ha firmato e ratificato il regolamento di Ginevra. Propongo perciò di sopprimere l'articolo 6 perchè sono contraria ai lunghi tempi con cui il Ministero dovrà provvedere all'omologazione dei nuovi caschi.

COLOMBO Vittorino (V.). Così lievitano i prezzi.

LOTTI Maurizio. Ritengo che sia il caso di aggiungere alla fine dell'emendamento proposto dal relatore Pagani le parole: «fatta eccezione per il primo comma del precedente articolo 2».

MARINUCCI MARIANI. Mi rendo conto delle motivazioni che la ispirano, ma ritengo la mia una valutazione molto realistica. Abbiamo 60 giorni assegnati al Governo e rimangono praticamente quattro mesi.

LOTTI Maurizio. Vogliamo ridurre i sei mesi a cinque? Non lo so. Occorrerà valutare l'opportunità di una tale decisione. Io ritengo, comunque, che fin dalla sua entrata in vigore questo disegno di legge metterà in movimento una serie di attenzioni nuove. Esso verrà pubblicizzato e comporterà una educazione ed una sensibilizzazione maggiori. L'introduzione del casco è ormai inevitabile ma, proprio perchè abbiamo formulato un valido provvedimento, mi fermerei a riflettere, senatrice Marinucci, sulle motivazioni vere che hanno portato a fissare il termine di sei mesi. Tale lasso di tempo si rende necessario per un'ordinata entrata in vigore del provvedimento stesso e per la distribuzione nel tempo degli acquisti e della produzione.

Esso dunque, a mio avviso, non costituisce un *vulnus* per il testo in discussione.

Io comunque condivido la formulazione proposta dal collega Pagani.

COLOMBO Vittorino (V.). Anch'io concordo sulla formulazione proposta dal relatore.

PAGANI Maurizio, relatore alla Commissione. Con molto rammarico, dando atto alla senatrice Marinucci della coerenza dimostrata, debbo dire che a mio parere i tempi tecnici non sono tali da consentire l'entrata in vigore della normativa prima dei sei mesi previsti.

Invito pertanto la collega a voler ritirare l'emendamento in questione.

SANTONASTASO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Mi associo alle considerazioni espresse dal relatore.

MARINUCCI MARIANI. In questo caso ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Mitrotti e Biglia tendente ad aggiungere un comma del seguente tenore:

«Per il periodo di dodici mesi dalla data di pubblicazione della presente legge chi pone in vendita sul territorio nazionale i caschi di cui all'articolo 1 non può maggiorare i prezzi dei listini pattuiti alla data stessa. Il contravventore è soggetto alla sanzione amministrativa prevista dall'articolo 4».

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Pagani tendente a sostituire l'intero articolo 6 con il seguente:

Art. 6.

Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano dopo sei mesi dalla sua entrata in vigore.

È approvato.

PAGANI Maurizio, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente propongo un emendamento tendente ad aggiungere, dopo l'articolo 6, il seguente articolo 6-bis:

Art. 6-bis

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

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

DEGOLA. Signor Presidente, vorrei sottoporre all'attenzione sua e dei colleghi una proposta di coordinamento. Al secondo comma dell'articolo 3, nella formulazione approvata è detto: «Se l'infrazione di cui al comma precedente è commessa da un minore...». In proposito mi chiedo se non sia il caso di usare la stessa dizione adottata nell'articolo 1: «conducente di età inferiore ai diciotto anni».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, passiamo alla votazione.

La proposta di modifica riguarda il secondo comma dell'articolo 3, di cui si propone il seguente nuovo testo:

«Se l'infrazione di cui al comma precedente è commessa da un conducente di età inferiore ai diciotto anni, in luogo della sanzione amministrativa, il veicolo verrà sequestrato e verrà restituito, dopo un mese, al genitore o a chi ne fa le veci».

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti il testo coordinato del secondo comma dell'articolo 3.

È approvato.

Metto nuovamente ai voti l'articolo 3 nel suo complesso nel testo coordinato.

È approvato.

L'esame degli articoli del disegno di legge n. 811 è così esaurito. Avverto che, in relazione agli emendamenti introdotti nel testo, il titolo dovrebbe essere così modificato: «Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette; estensione ai motocicli e ciclomotori dell'obbligo del dispositivo retrovisivo».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge n. 811 nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

È approvato.

Avverto che, in seguito a tale approvazione, i disegni di legge nn. 41, 246, 249 e 288 restano assorbiti.

I lavori terminano alle ore 21,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale

e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO