verno aveva sollecitato la presentazione di ordini del giorno che, sostanzialmente, ne recepissero i contenuti. I due ordini del giorno, il primo a mia firma e l'altro a firma del collega Bratti, hanno sostanzialmente svolto questa funzione.

Potrei capire una formulazione più chiara dei capoversi, ma si boccia, ad esempio, il «favorire la diffusione dell'utenza non motorizzata, sposando i princìpi della mobilità sostenibile». Non si capisce l'espressione del parere negativo su questo capoverso e su quello che reca: « ad elaborare modifiche ed integrazioni al codice finalizzate, in particolare, a facilitare l'utenza debole, riducendo così anche il carico veicolare sulla rete urbana». Ouesto era il contenuto di emendamenti che avevamo formalizzato e che abbiamo riformulato in questo ordine del giorno, tenendo conto, signor sottosegretario, delle indicazioni della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale e anche della firma apposta dai comuni d'Europa sulla Carta di Bruxelles, con la quale assumono alcuni

Si è tentato, quindi, di tenere in considerazione anche indicazioni di carattere sovranazionale.

MARIO LOVELLI. Vorrei sottoscrivere quest'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb./IX/5 e il successivo Bratti n. 0/44 e abb./IX/6.

SILVIA VELO. Anch'io vorrei aggiungere la mia firma a questi ordini del giorno.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Possiamo accettare l'ordine del giorno nel suo complesso come raccomandazione.

CARMEN MOTTA. Accetto la proposta del Governo e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno Motta n. 0/44 e abb./IX/5 viene, dunque, accolto come raccomandazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Anche l'ordine del giorno Bratti n. 0/44 e abb./IX/6 viene accolto come raccomandazione.

MARIO LOVELLI. Chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb./IX/36.

AURELIO SALVATORE MISITI. Chiedo anch'io di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb./ IX/36.

SETTIMO NIZZI. Anch'io, presidente, aggiungo la mia firma all'ordine del giorno Montagnoli n. 0/44 e abb./IX/36.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Intendo sottolineare la rilevanza degli interventi a favore della mobilità ciclistica. Ricordo che si tratta di una materia ampiamente disciplinata dalla proposta di legge, presentata dal collega Guido Dussin.

Dichiaro, quindi di non insistere per la votazione.

SILVANO MOFFA, Relatore. Dichiaro di non insistere per la votazione del mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/15.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Modifico il parere sull'ordine del giorno Ciccanti n. 0/44 e abb./IX/7, dichiarando di accettarlo come raccomandazione.

AURELIO SALVATORE MISITI. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/29.

SILVIA VELO. Scusi, presidente, vorrei fare una riflessione sull'accoglimento dell'ordine del giorno Baldelli n. 0/44 e abb./ IX/21. Ricordo che avevamo svolto il seguente ragionamento: si proponeva un emendamento in cui si rafforzava il meccanismo premiale sulla patente a punti e avevamo fatto - io l'avevo sollecitata -

una riflessione sul fatto che le regole si rispettano, non si danno premi a chi le osserva.

PRESIDENTE. L'emendamento è stato ritirato, non votato.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. È solo una raccomandazione, onorevole.

SILVIA VELO. Sarebbe stato meglio non accettare l'ordine del giorno.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. A me non piace dire di no.

Sarei disposto ad accettare l'ordine del giorno Alessandri n. 0/44 e abb./IX/24, purché fosse riformulato nel senso di eliminare l'ultimo capoverso del dispositivo.

GIANLUCA BUONANNO. A titolo di cofirmatario dell'ordine del giorno, accetto la riformulazione.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Accetto l'ordine del giorno Garagnani n. 0/44 e abb./IX/11, purché sia riformulato nel senso di eliminare il primo ed il terzo capoverso del dispositivo, mantenendo invece il secondo.

SANDRO BIASOTTI. A titolo di cofirmatario dell'ordine del giorno, accetto la riformulazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Drago n. 0/44 e abb./IX/9, non accettato dal Governo.

ANGELO COMPAGNON. Ho riletto il dispositivo. L'ordine del giorno va inteso nel senso che la confisca del mezzo può avvenire per altri motivi, che non sono inerenti al nostro articolato, come l'associazione a delinguere, la mafia o fuori norma. L'intento è quello di evidenziare l'opportunità di una revisione delle disposizioni che prevedono una confisca, anche al di là delle specifiche disposizioni relative ai reati connessi con la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Tenuto conto delle considerazioni dell'onorevole Compagnon, modificando l'orientamento precedentemente espresso, accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno Drago n. 0/44 e abb./ IX/9.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno Monai n. 0/44 e abb./IX/27.

CARLO MONAI. Mi pare che la puntualizzazione appena fatta dal Governo sull'ordine del giorno del collega Compagnon apra la strada ad una maggiore benevolenza anche nei confronti dell'ordine del giorno a firma mia e di Evangelisti, n. 0/44 e abb./IX/27, che era stato accolto come raccomandazione.

Dal fatto che si accolga l'indicazione del collega Compagnon, che tende a negare la possibilità di confisca obbligatoria per tutte le fattispecie diverse da quelle di mafia e simili - se ho capito bene il suo ordine del giorno è stato inteso in questo modo - ne deduco che lo stesso possa valere anche per il nostro, che prevede il divieto di confisca obbligatoria solo ed esclusivamente nell'ipotesi di patteggiamento della pena. Esso avrebbe una duplice valenza: da una parte, incentiverebbe il rito alternativo del patteggiamento, che attualmente, in queste situazioni, non ha alcun beneficio sostanziale e non viene praticato in questo tipo di vicende giudiziarie, e, dall'altra, avrebbe la finalità di sgravare il carico di lavoro degli uffici giudiziari, che in più parti d'Italia si trovano oberati dall'impossibilità di sequestrare e custodire i beni mobili in vista della confisca.

Il nostro ordine del giorno avrebbe, inoltre, la finalità di assicurare una distribuzione maggiormente egualitaria della sanzione, dal momento che oggi la confi-

sca obbligatoria viene percepita - e lo dimostrano anche i blogger che voi potete visionare, digitando una ricerca sull'articolo 186 del codice della strada - come una sanzione assolutamente discriminatoria e aleatoria.

Del resto, il cittadino comune non ha la percezione della differenza dogmatica tra confisca come misura di sicurezza e pena come sanzione edittale del reato. Se una persona è proprietaria, il mezzo viene confiscato; se la macchina è della moglie o dell'amico, invece, ciò non avviene; se il veicolo, magari di lusso, è in leasing, non viene confiscato e lo stesso avviene se è intestato alla società. Questa varietà di situazioni porta a una percezione eccessivamente discriminatoria del trattamento sanzionatorio e ciò fa sì che, almeno nelle ipotesi di patteggiamento, occorre evitare la confisca obbligatoria.

In proposito, voglio ricordare che già nell'attuale formulazione dell'articolo 444 del codice di procedura penale, anche in caso di patteggiamento, è rimessa al giudice la facoltà discrezionale della confisca. Per esempio, immaginiamo un veicolo in cui sia stata nascosta una sostanza stupefacente. In quel caso, è chiaro che potrebbe esserci una confisca aggiuntiva rispetto al sistema sanzionatorio tipico.

Non vedo, però, per quale motivo debba esserci un automatismo che finisce per penalizzare alla cieca chi è più o meno fortunato e si trovi alla guida di un veicolo di sua proprietà, piuttosto che di altri.

Pertanto, su questo ordine del giorno, anche alla luce del fatto che ho proposto un emendamento specifico su questo punto, per il quale mi era stato rivolto l'invito al ritiro, finalizzato all'accoglimento di un ordine del giorno con lo stesso contenuto, chiedo che ci sia un accoglimento favorevole piuttosto che una semplice raccomandazione.

PRESIDENTE. Ricordo che questo punto comporta implicazioni notevolissime con il Ministero della giustizia e con il Ministero dell'interno.

SILVANO MOFFA. Relatore. Presidente. vorrei ricordare anch'io che questa è una materia molto complessa, che implica competenze a livello di Ministero dell'interno e di Ministero della giustizia. Ringrazio il collega per avere precisato alcuni aspetti, che tra l'altro portarono a ritirare l'emendamento.

Tengo, però, a sottolineare l'apprezzamento per il fatto che il Governo accolga come raccomandazione i due ordini del giorno - questo e anche quello di Drago, su cui è intervenuto il collega Compagnon - sebbene si tratti di una materia che andrebbe rivisitata. Lo voglio espressamente rilevare, pur conoscendo la complessità della questione che stiamo affrontando e le riserve esistenti a livello di Ministero dell'interno.

Credo, in ogni caso, che occorrerà ritornare sul tema della confisca, anche in termini di gradualità diversa dell'intervento.

CARLO MONAI. Tenuto conto delle valutazioni del relatore, mi dichiaro soddisfatto e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Il Governo, dunque, accetta l'ordine del giorno Monai come raccomandazione.

Ricordo che il Governo ha dichiarato di non accettare l'ordine del giorno Compagnon n. 0/44 e abb./IX/8.

ANGELO COMPAGNON. Presidente, mi rendo conto che, visto il modo in cui si è sviluppato il dibattito, non ci sono margini - almeno così mi pare di aver colto - per riformulazioni o possibilità di accoglimento come raccomandazione.

La mia posizione è ormai chiara e, pertanto, chiedo di porre in votazione questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Compagnon n. 0/44 e abb./IX/8.

(È respinto).

Passiamo all'ordine del giorno Brugger n. 0/44 e abb./IX/13, accolto come raccomandazione.

KARL ZELLER. Presidente, inviterei il Governo a svolgere una riflessione, perché la questione è abbastanza seria dal punto di vista dell'interpretazione normativa.

Per i neopatentati e per altre categorie abbiamo introdotto la tolleranza zero. Abbiamo inoltre aggravato il sistema sanzionatorio vigente per altre categorie, prevedendo la revoca della patente già in caso di prima infrazione per i conducenti dei mezzi pesanti. Il dubbio sull'applicazione della disposizione contenuta nel testo resta però per le altre categorie, perché abbiamo previsto che il regime di tolleranza zero si applichi a quattro categorie (tassisti, conducenti di autobus, autotrasportatori e neopatentati).

Per i conducenti di mezzi pesanti, si prevede che la patente venga revocata subito, se si supera il limite di tasso alcolemico dello 1,5 per cento, con la possibilità di richiederne una nuova solo dopo tre anni. Dobbiamo chiarire, però, che la revoca della patente per le altre tre categorie – parliamo, in particolare, dei neopatentati – si applica soltanto se si supera per due volte il tasso alcolemico dell'1,5 per cento, mentre non si applica in caso di recidiva delle altre violazioni previste dall'articolo 186-bis.

Signor sottosegretario, la lettura da me proposta viene confortata anche dalle schede di lettura del Servizio studi, dalle quali emerge questa stessa interpretazione.

Pertanto, solo per rendere chiara la questione, vorrei sottolineare che il neopatentato che supera 1,5 grammi per litro si vede revocata la patente nel caso in cui venga fermato per due volte nel triennio. La patente non può invece essergli revocata, però, se si accerta un tasso alcolemico inferiore ad 1,5 grammi per litro. È una questione piuttosto seria.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Si tratta sicuramente di una questione seria. Modifico pertanto l'orientamento precedentemente espresso sull'ordine del giorno Brugger n. 0/44 e abb./ IX/13 e dichiaro di accettarlo.

PRESIDENTE. Passiamo adesso all'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, che il Governo ha dichiarato di accettare, contestualmente invitando al ritiro degli ordini del giorno Zeller n. 0/44 e abb./IX/12, e Nizzi n. 0/44 e abb./IX/18.

KARL ZELLER. Presidente, il mio ordine del giorno mira alle medesime finalità del suo. Mentre nella premessa si fa cenno all'insufficienza del divieto della somministrazione di alcol dopo le due di notte, nel dispositivo occorrerebbe un riferimento per attenuare almeno il limite attualmente vigente. Diversamente, siamo in presenza di un impegno che rimane indefinito.

È giusto che lei recepisca la nostra proposta di parificare tutti i soggetti e credo che su questo siamo tutti d'accordo. Il Governo dovrebbe, però, anche muoversi nella direzione che ho detto. Lo stesso Giovanardi ha ammesso di non essere più fermo rigidamente sul divieto di somministrazione di bevande alcoliche da parte dei locali di intrattenimento dopo le due di notte.

Chiedo, dunque, se si possa prevedere l'impegno di attenuare questo punto. Se questa proposta venisse inserita nel suo ordine del giorno, sarei disposto a sottoscriverlo e rinuncerei al mio.

PRESIDENTE. Riformulo l'ordine del giorno di cui sono primo firmatario nel senso richiesto dal collega Zeller.

KARL ZELLER. Ritiro l'ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/12 di cui sono primo firmatario e sottoscrivo l'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, nel testo riformulato.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Accetto l'ordine del giorno Valducci n. 0/44 e abb./IX/23, nel testo riformulato.

SETTIMO NIZZI. Ritiro il mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/18.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'ordine del giorno Coscioni n. 0/44 e abb./IX/32.

CARMEN MOTTA. Chiedo di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno a prima firma Coscioni.

MARIA ANTONIETTA FARINA CO-SCIONI. Innanzitutto, rivolgo un ringraziamento per aver accolto l'ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/32 a mia firma, che impegna il Governo ad adottare finalmente in Italia il modello europeo di contrassegno unificato per i disabili, per quanto riguarda sia la circolazione che la sosta veicolare, secondo quanto previsto da una raccomandazione del Consiglio d'Europa del 1998.

Tale questione riguarda non solo i problemi legati alla circolazione dei disabili in un comune diverso da quello di residenza, ma anche negli altri Paesi dell'Unione europea. In questo caso, al problema della circolazione si somma anche la difficoltà di comprensione linguistica del contrassegno italiano.

Credo, dunque, che l'accoglimento dell'ordine del giorno sia espressione di una politica del buonsenso. Sono stati necessari tanti anni perché ciò accadesse, ma se davvero l'impegno del Governo va in questa direzione non possiamo che esprimere soddisfazione.

ANTONINO FOTI. Non insisto per la votazione del mio ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/35.

PRESIDENTE. Si è così concluso l'esame degli ordini del giorno.

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

ANGELO COMPAGNON. Pensavo che sarei stato l'unico a intervenire per una dichiarazione di voto finale e mi ero un po' preoccupato. So che non servirà a molto, tuttavia vorrei fare - anche perché rimanga agli atti - una breve, ma doverosa riflessione su quanto è avvenuto in questa Commissione con la sede legislativa.

Siamo arrivati alla fine del nostro lavoro, avendo instaurato un buon rapporto nella Commissione e anche con il rappresentante del Governo, il sottosegretario Giachino. Se questo non modifica ovviamente il mio parere, allo stesso tempo il mio parere non modifica il rispetto e la stima che nutro nei confronti del sottosegretario, del presidente e dei colleghi della Commissione, sebbene in questa discussione, indubbiamente, si sia rivelata una certa distanza - almeno di una parte della Commissione - rispetto al mio punto di vista.

Premetto che in merito a questo provvedimento sono state avanzate molte proposte positive, che innegabilmente vanno incontro alle reali necessità di maggiore sicurezza stradale.

Credo, però, che alla fine non si sia compiuto lo sforzo necessario per poter approfondire meglio e capire in che modo rendere questo provvedimento meno repressivo di quanto io ritengo che sia e più preventivo.

In fin dei conti, il fatto che siano stati approvati anche alcuni ordini del giorno. seppur come raccomandazione, conoscendo il significato di un ordine del giorno - quanto pesa, quanto conta e quanto impegna il Governo - dimostra che, forse, come l'intervento del relatore Moffa sul tema della confisca ha evidenziato, su alcuni punti occorre riflettere e approfondire ulteriormente. Diversamente - ed è questa la mia preoccupazione - si imbocca la china di un Paese che produce leggi vessatorie rispetto ai cittadini che, per una leggerezza o anche per aver trascorso una serata sbagliata, incappano in norme che possono penalizzarli per molto tempo.

Non riesco a capire perché non si sia voluto prendere in considerazione l'impegno delle forze dell'ordine ad eseguire i controlli solo quando sono effettivamente utili per assicurare il rispetto delle regole di sicurezza, nonché l'importanza di evidenziare visivamente la presenza degli agenti accertatori. A tale ultimo proposito si è parlato di un problema di spesa, ma io credo che tenere accesi soltanto i lam-

peggianti non avrebbe costi, ma probabilmente darebbe un segnale di prevenzione molto più serio.

Sul discorso della confisca non mi ripeto e considero opportuna la presa di posizione emersa oggi e l'impegno a rivedere questa disciplina.

Per quanto riguarda la questione del tasso alcolemico, l'unico ordine del giorno che ho insistito venisse posto in votazione riguarda proprio questo tema. Evidentemente la mia insistenza ha una motivazione. Credo che, andando avanti di questo passo, considerata la disposizione inserita dal Governo nella legge in materia di sicurezza pubblica di applicare le sanzioni anche a chi circola in bicicletta, dovremmo inserire tra le categorie da sottoporre a controllo, oltre ai natanti, anche gli sciatori sulle piste da sci o i pedoni che circolano a piedi e potrebbero aver bevuto.

Non credo che questa sia la strada giusta. Se pensiamo che abbiamo depenalizzato il falso in bilancio, mentre prevediamo norme penali per chi ha avuto la sbadataggine o la stupidità - certamente non giustificabile - di trascorrere una serataccia, credo che ciò la dica molto lunga rispetto alla filosofia per la quale ero contrario, unico in questa Commissione, al trasferimento del provvedimento in sede legislativa.

Ero contrario non tanto perché pensassi che queste norme non fossero da portare avanti o da discutere, ma perché ritenevo che ci fosse la necessità di un dibattito più trasversale e allargato che solo in Assemblea poteva avere luogo.

L'impegno che era stato preso – e che non si è dimostrato tale - era quello di elaborare poche norme, tutte condivisibili, ma abbiamo visto che questo non è successo. La discussione su taluni punti di questo provvedimento ha mostrato una visione che definirei « talebana ».

Tuttavia, ritengo che questo provvedimento, che ormai troverà un'ampia maggioranza, possa essere trattato di nuovo in futuro.

Il disegno di legge delega che verrà presentato dal Governo per la revisione del codice della strada in qualche modo si sovrappone a quanto abbiamo fatto noi in tempi ristretti. Spero che si possa, in quel caso, ripensare alla filosofia vera che deve animarci: è necessario prevedere una forte prevenzione, anche col rischio di farsi sfuggire qualcosa, piuttosto che pensare di risolvere i problemi con la repressione.

La decisione di prevedere che il divieto di somministrazione di bevande alcoliche avvenga a partire dalle due anziché dalle quattro è un altro degli elementi che ha dimostrato che forse siamo stati troppo veloci, per quanto riguarda la legislativa. Si era preso l'impegno di tornare a permettere alle discoteche di somministrare alcol fino alla chiusura, anche perché in questa Commissione è stato dimostrato, in tutte le audizioni che abbiamo svolto, che il provvedimento che negava tale possibilità non ha prodotto nulla di positivo, ma addirittura potrebbe aver provocato il contrario.

Posso comprendere la premura e la voglia di definire questo lavoro, anche da parte del presidente. Ieri leggevo addirittura che questo provvedimento, già approvato a Montecitorio, sarebbe ora già in discussione al Senato. Questa notizia è stata pubblicata ieri, ossia prima che noi approvassimo il provvedimento.

Con la sua lungimiranza, il nostro presidente certamente sapeva che il provvedimento sarebbe stato approvato, ma tutti questi elementi, almeno per quanto mi riguarda, mi fanno pensare ad un'eccessiva premura e mi riportano alla convinzione che avevo all'inizio della necessità di una riflessione più approfondita, che si svolgesse anche in Assemblea.

Comunque, viviamo in un Paese democratico e queste sono le regole. Posso non condividerle, ma ovviamente le rispetto. Sebbene consideri questo provvedimento per certi aspetti positivo, credo che per altri aspetti sia troppo repressivo. A mio avviso, da questo punto di vista, non solo esso non favorirà il miglioramento di alcune situazioni, ma provocherà la rabbia dei cittadini, e certamente elementi come la confisca, l'eccessivo controllo e la ves-

sazione non aiuteranno a rasserenare il clima che si è creato nei confronti del mondo della politica.

Per questi motivi, dichiaro l'astensione del mio gruppo su questo provvedimento.

KARL ZELLER. Vorrei ricordare brevemente che il nostro punto di partenza su questo provvedimento era molto diverso. Noi siamo convinti che anche la legislazione attuale sarebbe sufficientemente severa se solo venisse applicata. In realtà, purtroppo, accade che solo in determinate zone del territorio italiano, e la nostra è tra queste, essa venga applicata alla virgola. Riteniamo che la normativa vigente sia già più severa di quella dei Paesi mitteleuropei.

Dobbiamo, comunque, dare atto che abbiamo svolto un bel lavoro insieme. Vorrei ringraziare il relatore, il presidente e il rappresentante del Governo. Credo che abbiamo trovato un buon punto di convergenza, anche mitigando alcuni eccessi presenti nel testo base adottato inizialmente. Ricordo la depenalizzazione della guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro, che è una scelta opportuna.

Abbiamo anche cercato di introdurre maggiore proporzionalità e ragionevolezza nelle sanzioni.

Pertanto, avrei votato a favore del provvedimento. Purtroppo, alla fine, è venuto meno l'accordo tacito esistente tra tutti noi di risolvere anche il problema della somministrazione dell'alcol dopo le due di notte. Ho ricordato più volte che nella nostra zona – diversamente da altre zone d'Italia - stanno chiudendo tutte le discoteche proprio per questo motivo, perché la legge è applicata rigorosamente, mentre in altre parti d'Italia questo non avviene. Ciò determina, tra l'altro, una forte penalizzazione del turismo dalle nostre parti.

Pur riconoscendo la validità del lavoro che abbiamo svolto, dunque, anch'io devo astenermi, il che mi dispiace molto, perché avrei voluto votare a favore. Poiché, tuttavia, l'emendamento 22.23 del collega Montagnoli è stato respinto per un solo voto, posso solo auspicare che l'ordine del giorno n. 0/44 e abb./IX/23 Valducci, nel testo riformulato, appena accolto dal Governo, darà i suoi frutti.

Inoltre, al Senato potremmo forse modificare il nostro atteggiamento che, allo stato attuale, non può che essere di astensione.

SANDRO BIASOTTI. Interverrò velocemente, anche per rispetto del lavoro importante svolto oggi. Ci tenevo, comunque, che rimanesse agli atti la mia soddisfazione e il mio ringraziamento a tutti coloro che hanno lavorato a questo importante provvedimento, soprattutto ai colleghi presenti già nella passata legislatura. Rivolgo, quindi, un ringraziamento all'onorevole Meta, che intendo indirizzato anche a coloro che hanno lavorato nella scorsa legislatura.

Ringrazio anche il presidente, il collega Moffa e il sottosegretario Giachino, perché senza il loro atteggiamento - fermo, ma credo molto condivisibile - e al tempo stesso la disponibilità nell'accettare tante istanze, non saremmo arrivati a questo risultato.

Non so se abbiamo proceduto di corsa o meno. So solo che non potevamo certo aspettare ancora qualche giorno, in un periodo così convulso per il traffico stradale, quindi mi auguro - e sono convinto - che l'approvazione di questo provvedimento potrà ridurre l'incidentalità, che è uno degli obiettivi che vogliamo raggiungere.

SILVIA VELO. Salvo il Senato...

SANDRO BIASOTTI. Certo, ma il nostro lavoro finisce a questo punto e mi auguro che finisca qui in senso assoluto.

È chiaro che abbiamo il bicameralismo, ma mi auguro che il Senato abbia le nostre stesse motivazioni: più sicurezza, meno mortalità, più severità delle pene.

Condivido, dunque, l'impianto finale e mi complimento per il lavoro svolto. Mi sono sentito utile nella Commissione e sono contento della scelta della sede legislativa. Probabilmente, se avessimo portato il testo in Assemblea, non avremmo raggiunto una condivisione tanto ampia.

In conclusione dichiaro quindi il voto favorevole del nostro gruppo.

SILVIA VELO. A nome del mio gruppo, tengo a porre alcune riflessioni di carattere generale.

Il tema della sicurezza ha caratterizzato l'ultima campagna elettorale e non solo; è un tema che in queste settimane ha caratterizzato, con risultati su cui si possono esprimere giudizi differenziati, l'attività del Governo.

Si è parlato soprattutto di sicurezza in termini di lotta alla microcriminalità e all'immigrazione clandestina. In realtà. come ho detto altre volte, nel nostro Paese si muore di lavoro e molto di più ancora di incidenti stradali. Quattro o cinque persone al giorno perdono la vita sui luoghi di lavoro e circa sedici al giorno sulle nostre strade: molto più di quanto non si muoia per uno scippo, per uno stupro o per altri reati che invece, in queste settimane, hanno goduto di molta più attenzione e impegno da parte del Governo e della maggioranza.

Sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, il Governo e la maggioranza si sono assunti la gravissima responsabilità di allentare le norme che noi avevamo introdotto e di ridurre gli strumenti di repressione - in quel caso necessari - nei confronti di chi, sui luoghi di lavoro, non garantisce il rispetto delle norme.

Sul tema della sicurezza sulla strada possiamo, invece, con questo provvedimento, rivendicare uno sforzo unitario. Anzi, credo che sia riconosciuto, nel lavoro svolto dal relatore, dal Governo, dal presidente della Commissione, anche il ruolo importante dell'opposizione. In questo caso, rivendico quello del Partito Democratico, che ha posto all'attenzione questo tema, che ha prodotto un testo - di cui è primo firmatario il nostro capogruppo, l'onorevole Meta – che è stato lo scheletro. poi modificato e aggiornato in base alle norme che sono nel frattempo entrate in vigore, del provvedimento posto in votazione.

La nostra iniziativa ha sottoposto all'attenzione della Commissione e di tutto il

Parlamento il tema della sicurezza stradale; siamo partiti da un nostro testo per arrivare a questo risultato. Si tratta di un fatto positivo non solo per noi, ma per tutto il Parlamento e, credo, per tutto il Paese.

Pongo questo come tema di riflessione generale, ma vi sono anche questioni particolari che mi sento di sottolineare. Abbiamo cercato di redigere un testo che ci auguriamo sia equilibrato. Sarà poi la sua applicazione, come sempre succede, a rendere evidente se questo equilibrio è stato realmente raggiunto.

Abbiamo introdotto norme repressive a carico dei comportamenti statisticamente individuati come maggiormente pericolosi, ovvero la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti e la guida con eccesso di velocità, che sono - come in tutte le audizioni ci hanno riferito le forze dell'ordine e gli altri soggetti auditi – i comportamenti a maggior rischio.

Abbiamo cercato anche di mettere in campo la prevenzione, in particolare verso i giovani, tramite norme più severe contro la guida sotto l'effetto di alcolici o stupefacenti, ma anche e soprattutto – e spero che questo elemento emergerà, più di quanto non sia stato possibile finora, anche nella comunicazione - con l'introduzione della guida accompagnata a diciassette anni, ossia la possibilità per i giovani italiani di fare pratica per un anno, prima di arrivare al conseguimento della patente. Questo è un elemento su cui confidiamo molto per affiancare la formazione alla prevenzione.

Abbiamo cercato di garantire tutto questo nel testo che abbiamo prodotto; vedremo, poi, se ci siamo riusciti.

Tengo a rivendicare anche il lavoro svolto in Commissione, partito da noi ma sostenuto dal Governo e dalla maggioranza, anche su alcuni temi di innovazione e semplificazione per andare incontro ai cittadini. Ne cito alcuni, perché sono stati oggetto di una lunga discussione in Commissione.

In primo luogo, ricordo l'introduzione della targa personale, all'articolo 5: un'innovazione attesa dagli utenti della strada e

che ha incontrato alcune resistenze, che siamo riusciti a superare. In secondo luogo, all'articolo 6, sul tema del passaggio di proprietà, abbiamo introdotto semplificazioni importanti.

Il nostro testo si è dunque occupato non di tutto il codice della strada, bensì di alcuni specifici aspetti, credo di grande interesse per la sicurezza dei cittadini e per la semplificazione della guida.

Per questo, come Partito Democratico, voteremo a favore. Abbiamo contribuito a questo lavoro, però, nel dichiarare il nostro voto, non possiamo esimerci dal lanciare un appello, che abbiamo ripetuto più volte, sul tema dei controlli. Si tratta di un tema condiviso da tutti; norme più severe hanno il sapore di grida manzoniane, in assenza di controlli. In un Paese come il nostro, i controlli possono portare a situazioni di discriminazione, perché ci sono parti del territorio in cui si impone il rispetto delle regole e altre in cui applicarle è più complicato, e questo è inaccettabile.

Un'altra questione riguarda le risorse a disposizione delle forze dell'ordine che, in tutte le sedi, nella maniera cauta e istituzionale che le caratterizza, denunciano la carenza di fondi; le forze di polizia faticano talvolta ad acquistare gli etilometri e spesso anche a dotarsi dei mezzi adeguati per effettuare i controlli sulle strade.

Aver approvato questo testo non ci rende meno corresponsabili rispetto a questa seconda parte del nostro lavoro, che riguarda il Governo e altre Commissioni, ma su cui dobbiamo tenere alta l'attenzione in maniera unitaria, come abbiamo fatto fino ad oggi.

AURELIO SALVATORE MISITI. A mio giudizio è stata corretta ed opportuna la scelta di trasferire il provvedimento in sede legislativa, considerato il clima favorevole che si è creato, soprattutto grazie all'impegno del relatore, dell'opposizione, ma anche del Governo, e alla conduzione molto equilibrata da parte del presidente. Abbiamo fatto bene, perché questa decisione ci ha consentito di approvare, per quanto riguarda la Camera, il miglior testo possibile. Avremmo avuto grandi difficoltà ad approvarne uno simile se lo avessimo sottoposto a una discussione più ampia, con tutta l'Assemblea e, nei tempi ristretti a nostra disposizione, non ne saremmo venuti a capo.

È un testo abbastanza moderno, perché ha tenuto conto delle innovazioni che avvengono in questo settore, e per questo ne diventa più difficile l'attuazione.

È chiaro che emergeranno difficoltà prima di tutto per quello che diceva la collega Velo, ovvero la questione dei controlli. È vero che, nell'ultimo anno, bisogna dare atto al Ministero dell'interno di averli quasi triplicati, ma un milione e mezzo di controlli non sono comunque niente rispetto ai 5-6 milioni effettuati, per esempio, in Francia nello stesso periodo.

Siamo, quindi, carenti su questo aspetto e occorre perciò stanziare una maggior quantità di risorse. Prendiamo atto positivamente dell'incremento dei controlli, ma dobbiamo stimolare il Governo e tutti gli enti competenti a farne di

Si tratta di uno stimolo per la maggioranza, ma anche per i vari ministeri, affinché si accordino tra loro. Anche la riforma del codice della strada - quella che stiamo attendendo e che non si limita solo alle modifiche che abbiamo apportato - può essere portata avanti più facilmente se si accordano prima di tutto le varie anime che esistono nella maggioranza e nei ministeri, in particolare nella loro parte burocratica.

Il Governo avrà, quindi, una funzione anche educativa; altrimenti l'azione del Governo si limita al fatto che, quando si vara un decreto-legge omnibus, ogni ministero inserisce norme di modifica di alcuni articoli del codice della strada. Tutti hanno questo vezzo e credo che ciò dipenda dalle pressioni che si ricevono dalla società civile.

Mi auguro, dunque, che questo testo, approvato quasi all'unanimità, con un eccellente lavoro di tutti, venga approvato in via definitiva quanto prima. Devo ringraziare gli stimoli offerti dall'amico Compagnon e dall'amico Zeller che, anche se si

sono astenuti, hanno promosso una forte iniziativa critica, che ci ha aiutato a trovare le soluzioni accolte dalla Commissione.

Il voto dell'Italia dei Valori sarà, pertanto, favorevole.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Signor presidente, arriviamo oggi a chiudere questo testo importante per la sicurezza stradale. Mi dispiace che i colleghi Compagnon e Zeller, che hanno lavorato tanto nel Comitato ristretto, abbiano deciso di astenersi diversamente dal resto della Commissione. Penso che questo sia dovuto all'atteggiamento del relatore, che è cambiato nelle ultime settimane, e anche al mancato rispetto degli accordi presi in passato.

Come dicevo, si tratta di un testo importante che punta alla sicurezza dei cittadini, sulla base di dati oggettivi. Conosciamo gli obiettivi imposti dall'Europa relativi a una riduzione degli incidenti stradali del 50 per cento entro il 2010.

Da una prima valutazione e anche dalle prime audizioni siamo pervenuti a scelte importanti. La prima, quella di stabilire esattamente, in base al numero degli incidenti, dei feriti e dei morti, le classi più a rischio: i giovani e i neopatentati.

In proposito, rispetto al dato iniziale riferito dalla stampa, dove si parlava di tasso zero per tutti, abbiamo stabilito un principio diverso, che è quello oggi presente nell'Unione europea e che fa riferimento a un tasso dello 0,5 per cento. Sui giornali di fine anno, come dicevo, si parlava di tasso zero per tutti. Tenendo conto dello Stato italiano, della nostra cultura e della nostra economia, abbiamo considerato la situazione attuale in tutti i Paesi europei, ad esclusione dell'Inghil-

Pertanto, condividiamo la scelta di prevedere il tasso zero per i giovani e per i neopatentati. A mio parere, sugli autotrasportatori si sarebbe potuto fare qualcosa di diverso, tuttavia un emendamento che avevo presentato al riguardo non è stato accolto.

Capisco che si adottino determinate misure per chi trasporta merci pericolose e per chi svolge servizi pubblici, ma a mio avviso un camionista che guida il camion dalla mattina alla sera se a mezzogiorno beve una birra o un bicchiere di vino non è assolutamente pericoloso. Pertanto, a mio avviso, è giusto fare una valutazione diversa.

Del resto, se osserviamo gli incidenti, soprattutto quelli mortali, verifichiamo che sono stati causati da un tasso in genere superiore ad 1,5 grammi per litro, e non pari, ad esempio, a 0,2 grammi per litro. Comunque, il messaggio che viene inviato attraverso questa norma è corretto, al di là di questo singolo punto, che mi auguro possa essere sistemato, magari nell'altro ramo del Parlamento.

Abbiamo stabilito, dunque, un principio corretto, quello del tasso pari a 0,5. Condividiamo la scelta di depenalizzare il reato in caso di tasso compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro e di aumentare le sanzioni in caso di tasso superiore a 1,5 grammi per litro, ossia quello che determina pericoli per l'incolumità pubblica.

In base alle audizioni e agli incontri che abbiamo avuto, abbiamo predisposto degli emendamenti importanti, presentati anche dal gruppo della Lega, sull'autotrasporto, soprattutto per combattere la concorrenza sleale che i nostri autotrasportatori subiscono in particolare dai Paesi dell'est, dove hanno usi e costumi diversi dai nostri.

Il fatto che si arrivi anche da noi al pagamento immediato delle sanzioni, alle nuove norme sul cabotaggio stradale, alla responsabilità condivisa e al divieto di esercitare l'attività di autotrasportatore a chi fa uso di sostanze stupefacenti, è un risultato importante che portiamo a casa grazie a questa riforma.

Inoltre, abbiamo discusso delle sanzioni legate agli autovelox, altro aspetto fondamentale. Qualche giorno fa sono stato attaccato, attraverso la stampa, da qualche sindaco che provocatoriamente ha affermato che, non potendo più fare cassa, metterà in vendita gli autovelox. Penso che sia emerso, non ultimo dalla proposta del

collega Misiti formulata a suo tempo, un principio sacrosanto: si deve smettere di fare cassa.

Un discorso ancora aperto è quello dei T-red, anche se mi auguro che il ministero definirà velocemente l'utilizzo di questi strumenti. In base alle ultime stime, le multe ammontano a circa 10 miliardi di euro all'anno, equivalenti a una manovra finanziaria. Ebbene, d'ora in avanti si distingueranno i comuni che utilizzano questi strumenti per fini di sicurezza - e questi avranno il rimborso delle spese mentre chi farà cassa toglierà i vigili dalle strade extraurbane principali e dalle autostrade. Penso che questa sia una vittoria del buonsenso e un modo per differenziare gli amministratori capaci e corretti rispetto agli altri.

Cito, altresì, altri aspetti importanti che abbiamo introdotto, dalla scatola nera alla rateizzazione delle multe, quest'ultimo già riferito dalla stampa. Mi sembra che riconoscere la possibilità, a chi è in difficoltà, di rateizzare le multe sia una scelta importante.

La collega Velo parlava dell'aumento dei controlli. Sicuramente a questo importante aspetto vengono finalizzati i proventi delle sanzioni, ma con questa riforma definiamo in maniera esatta le modalità di spesa. Sappiamo che fino a oggi tali proventi venivano versati in bilancio per finanziare la generalità delle spese degli enti locali. Con il provvedimento che ci accingiamo ad approvare si stabilisce, in modo preciso, a quali finalità debba essere destinata la quota spettante agli enti locali. Si individuano con precisione anche le finalità della quota di competenza dei ministeri. Infine si prevede l'obbligo per gli enti locali di dare conto di come spendono le risorse derivanti dalle multe. Questo mi sembra un dato importante.

Invito il Governo a predisporre un'attività di monitoraggio sugli introiti delle multe. A mio avviso, il dato pubblicato qualche mese fa da Il Sole 24Ore, che rivela che in una parte d'Italia si rispettano le regole e si pagano le sanzioni quando si sbaglia, mentre in un'altra parte d'Italia le sanzioni si pagano molto poco, chiami il Governo a una valutazione, anche con riferimento ai trasferimenti che vengono erogati agli enti locali.

Se nella città di Reggio Calabria le multe vengono pagate in misura del 3,5 per cento, credo che lo Stato debba assumere qualche provvedimento. Sappiamo, comunque, che a questo riguardo esiste una differenza tra il nord e il sud dell'Italia. Non si tratta di una differenza determinata da amministrazioni di centrodestra o di centrosinistra, ma di un modo diverso di amministrare la cosa pubblica. Penso che il Governo debba interessarsi anche di questo aspetto.

Vi sono questioni che non abbiamo definito, ma ci auguriamo che lo faccia il Governo, con la delega che il Parlamento gli conferirà per la riforma del codice della strada, sebbene sarebbe stato opportuno inserire delle norme già in questa riforma – non so se lo farà il Senato – ad esempio in materia di piste ciclabili. Al riguardo, sono stati accolti due ordini del giorno, ma penso che valga la pena assumere una decisione e inserire questa materia nel codice della strada.

Allo stesso modo, occorre definire era stato presentato un emendamento all'ultimo momento da parte del relatore, ma quel giorno si è creata confusione e non è stato approvato – la questione dei dossi artificiali, che ad oggi non è ben regolata, e questo sta provocando parecchi problemi.

Una questione aperta riguarda i veicoli storici. Ne abbiamo già parlato, con l'idea che se il Senato non provvede a prendere in carico questo argomento, possa farlo questo ramo del Parlamento.

Infine, richiamo il tema relativo al divieto di somministrare alcolici dopo le due di notte, che peraltro ha portato all'astensione da parte del collega Zeller ed ha incrinato i rapporti di collaborazione che negli ultimi sei mesi si erano creati in questa Commissione, sulla base dell'accordo politico che era stato raggiunto.

Di questo mi rammarico, perché la questione era chiara a tutti. In base all'accordo raggiunto, l'emendamento si sarebbe votato per ultimo nella Commis-

sione, al fine di sopprimere una normativa che, come hanno affermato diversi ministri, non ha funzionato.

Mi auguro che la questione venga sistemata nell'ambito di un altro provvedimento attualmente in discussione. Tuttavia, sottolineo che c'era un accordo politico chiaro che imponeva alle discoteche le stesse condizioni previste per gli altri locali. Un accordo che qualcuno - non assolutamente la Lega nord - non ha rispettato.

Si sarebbe potuta trovare una soluzione diversa, ma non avete voluto farlo e oggi ve ne assumete la responsabilità.

Questo è motivo di dispiacere, considerando che fin dall'inizio abbiamo deciso tutto in armonia, facendo passare un testo che mi auguro anche negli organi di stampa passi come il risultato del lavoro di tutta la Commissione. Al provvedimento che approviamo oggi, infatti, hanno lavorato tutti e ognuno ha fatto del suo meglio. La paternità, dunque, è della Commissione intera, maggioranza e opposizione.

Come abbiamo anticipato già la settimana scorsa, questa circostanza ha incrinato i rapporti di fiducia all'interno della Commissione, dal momento che si partiva da accordi politici diversi.

Adesso mandiamo il testo al Senato. Sicuramente questo è un testo importante e vedremo se il Senato decide di migliorare o meno qualche nostra proposta. Senza dubbio, possiamo dire che, sul tema della sicurezza e della difesa di chi viaggia tutti i giorni, oggi segniamo un passaggio storico.

Qualcuno domenica ha scritto, sulla stampa, che qualche lungaggine si è verificata per colpa della Lega. Ebbene, la Lega è presente oggi, come la settimana scorsa, e vota il provvedimento in maniera unanime e con serietà. Ricordo, invece, che la settimana scorsa altri erano assenti.

Pertanto, votiamo a favore del provvedimento perché il tema della sicurezza ci sta a cuore, come abbiamo già dimostrato anche con il pacchetto Maroni.

MICHELE POMPEO META. Sul merito è intervenuta l'onorevole Velo ed io non vorrei aggiungere altro. Permettetemi una riflessione sulla scelta della sede legislativa: credo che sia stata una scelta giusta, in primo luogo perché siamo giunti all'approvazione del provvedimento e, in secondo luogo, perché abbiamo dimostrato che, quando gli obiettivi sono condivisi, queste istituzioni possono essere utili al Paese.

Questo è un segnale che dobbiamo inviare fuori dal Parlamento, soprattutto in relazione ai temi della sicurezza.

Mi auguro – la mia non può essere una raccomandazione, perché bisogna tener conto dell'autonomia di decisione del Senato - che anche i colleghi senatori, in tempi rapidi, possano lavorare unitariamente e d'intesa per licenziare questo importante provvedimento.

Credo che si aggiungano norme ad un quadro legislativo e normativo abbastanza ampio. Il Governo ha l'occasione della delega per tentare di riordinare in modo più efficiente e più snello il codice della strada. Con questo provvedimento siamo diventati più europei. Lo è diventata questa Commissione, che ha costretto anche il Governo a seguire i lavori parlamentari.

Vorrei sperare che anche il Governo sappia assumere l'iniziativa quando gli compete, perché il disegno di legge delega di riforma del codice della strada deve essere presentato.

In Europa – abbiamo visto che, quando operiamo bene, non esiste alcun pregiudizio nei confronti dell'Italia – ci andiamo a testa alta se su tali questioni, come su altre, rimaniamo coerentemente europeisti.

Quanto alla questione della sicurezza, l'onorevole Velo introduceva anche il tema della sicurezza sul lavoro. Qualche settimana fa abbiamo vissuto la tragedia di Viareggio. Ho ascoltato con attenzione le parole del Ministro Matteoli e credo che sarebbe opportuno anticipare la direttiva comunitaria in materia di trasporto di merci pericolose per ferrovia. So che, su questo, anche il commissario Tajani è d'accordo. Il Governo si dia da fare, al riguardo, nella riunione dei Ministri dei trasporti, affinché sulle merci non abbiano

più a ripetersi episodi come quello di Viareggio. Inoltre, in vista delle liberalizzazioni del 2011 riguardo al trasporto ferroviario passeggeri, è bene che giochiamo di anticipo.

Mi dispiace che gli onorevoli Zeller e Compagnon, che hanno contribuito non meno di altri a questo risultato, si siano astenuti. Certamente avranno avuto le loro buone ragioni, sulle quali non discuto. Sono convinto, però, che se questo testo fosse stato esaminato dall'Assemblea, non saremmo pervenuti all'approvazione. Questo, almeno, ci insegnano le esperienze precedenti.

Rispetto alla stesura originaria, è vero che c'è stata la proliferazione di qualche norma aggiuntiva, ma fondamentalmente si è prodotto un testo utile - alle forze dell'ordine e a tutti i soggetti che hanno il compito di vigilare sulla sicurezza – per la prevenzione e la repressione dei reati.

Ci sono alcune contraddizioni, che non sono della Commissione e che conosciamo. Non voglio glissare, anzi voglio ripeterle. Innanzitutto, la questione del divieto per le discoteche di somministrare alcolici dopo le due di notte, che non potete accollare a noi. Abbiamo visto quali sono i problemi aperti e questo dimostra che avevamo ragione noi. Il Governo decida e si assuma la responsabilità, poi noi decideremo di conseguenza. Nella situazione data, che era comunque in evoluzione, non potevamo osare oltre quello che abbiamo fatto.

Come Partito Democratico abbiamo espresso un voto di astensione sull'emendamento Montagnoli 22.23, un voto responsabile che sollecita soprattutto la componente del Governo a raccordarsi su quella questione e, se vuole, a produrre novità significative.

Non resta che ringraziare tutti i colleghi per il lavoro svolto. C'è stato un lavoro in progress. Dalla passata legislatura all'approdo conclusivo abbiamo migliorato il testo, grazie al lavoro del relatore Moffa, di tutti i capigruppo e del presidente.

Ancora una volta, infine, vorrei sottolineare – lo farà sicuramente il presidente - il lavoro prezioso e insostituibile degli uffici.

SILVANO MOFFA, Relatore. Intervengo brevemente, presidente, perché credo che, alla fine di questo lungo e complesso lavoro, come è stato detto da altri colleghi, debba essere rivendicato da questa Commissione un risultato straordinario.

Abbiamo raccolto, in un testo finale di 41 articoli, ben 21 proposte di legge. Abbiamo portato a compimento un lavoro che, come è stato testé ricordato anche dall'onorevole Meta, che ne è stato un po' l'artefice, era iniziato nella precedente legislatura.

Se dovessi oggi trovare un riferimento che richiami alla coscienza e alla mente il significato profondo del lavoro che portiamo a casa – pur in un confronto spesso difficile e duro, in alcuni casi aspro, che non toglie nulla alla legittimità delle posizioni anche diversificate che sono state assunte su alcune questioni - penso soprattutto ai giovani e alle famiglie delle vittime della strada.

Noi abbiamo ascoltato queste persone in questa sede. Molti dei neodeputati non hanno avuto l'opportunità di sentire le associazioni delle famiglie delle vittime della strada, quando drammaticamente chiedevano al Parlamento e al Governo di intervenire in maniera significativa. Noi lo abbiamo fatto nella scorsa legislatura, credo con grande senso di responsabilità.

Se dobbiamo dedicare a qualcuno questo lavoro, dobbiamo dedicarlo proprio ai giovani, perché quello che abbiamo messo in piedi è un atto di fiducia nei loro confronti; abbiamo cercato di responsabilizzarli, soprattutto sotto il profilo del maggior rischio e della maggiore incidentalità connessa all'uso della droga e dell'alcol.

Per queste ragioni sono soddisfatto del lavoro che abbiamo portato a termine. Esprimo qui la mia cultura politica, il mio senso della misura e il mio senso di lealtà anche nei confronti del Governo; se, in-

fatti, alcune questioni probabilmente non hanno trovato la soluzione auspicata da tutti, è anche per un senso di lealtà profondo nei confronti del Governo, nella sua articolazione e nella sua complessità.

Esiste un senso della misura che dobbiamo cercare di raggiungere con grande equilibrio. E io ringrazio lei, presidente, per aver dato un contributo importante proprio sotto il profilo dell'equilibrio. Ringrazio il Governo e i singoli ministri. Se consentite, vorrei ricordare il lavoro dello staff della IX Commissione e del dipartimento trasporti del Servizio Studi: senza di loro e senza l'apporto degli uffici del ministero, che hanno dimostrato di avere elevate doti di competenza e professionalità, non avremmo raggiunto un risultato così importante, anche in termini di qualità della legislazione.

Il codice della strada, del quale mi auguro si possa fare - presto, con la delega - una riforma radicale, è un codice complesso proprio sotto i profili dell'interpretazione. Noi abbiamo semplificato molto, favorendo l'applicazione di norme complesse e difficili. Lo abbiamo fatto guardando soprattutto al domani, ai nostri giovani e alle tante famiglie che sono state sconvolte dagli incidenti.

PRESIDENTE. Mi associo a tutti i ringraziamenti finora espressi. È stato svolto davvero un buon lavoro. Speriamo che il Senato approvi il provvedimento in tempi rapidi. Sarebbe un segnale forte da parte del Parlamento di non essere un'istituzione inutile.

Penso che il Senato terrà conto di una motivazione fondamentale, ossia che il codice della strada è in continuo cambiamento; il testo sul quale ci accingiamo a esprimere il voto finale sarebbe già ora soggetto a tante variazioni, la cui opportunità abbiamo evidenziato attraverso gli ordini del giorno.

Penso che la maturità di un Parlamento emerga anche dalla capacità di imprimere più velocità e dinamismo, nonostante il bicameralismo perfetto, magari rinunciando a un protagonismo immediato, per essere protagonisti in seguito in modo più efficace.

Il Governo presenterà il disegno di legge delega, lo potrà presentare al Senato, il quale, subito dopo aver approvato questo testo, potrà essere promotore di un nuovo provvedimento legislativo. Abbiamo visto che, se lavoriamo in questo modo, possiamo approvare una legge in 7-8 mesi. Se, invece, cominciamo a fare la navette, il rischio è che occorrano due anni per varare una legge. A quel punto, peraltro, la legge viene sostituita da decreti che, a pezzi, modificano il codice della strada, in modo del tutto frammentario e anche privo di coordinamento.

Penso che l'augurio di tutti, in fase di voto finale, sia che il provvedimento possa diventare legge in tempi rapidi.

BARTOLOMEO GIACHINO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Ringrazio moltissimo questa Commissione per il lavoro svolto. Penso – mi rivolgo a chi ha qualche motivo di insoddisfazione - che alla fine di questo lavoro siamo tutti cambiati. Il dibattito che abbiamo portato avanti, la diversità di posizioni, la discussione accesa, i voti impegnativi in ogni caso ci hanno cambiato tutti nel nostro modo di essere e nei nostri rapporti.

Io penso – sono molto più ottimista, forse perché ho un incarico recente - che la politica, quando sa operare su materie importanti in questo modo, recuperi un ruolo esclusivo, unico, significativo, un ruolo di difesa degli interessi della gente, soprattutto dei più deboli, che in questo caso sono i giovani e le vittime della strada con i loro parenti.

Vorrei fare una sottolineatura in merito al tema dei controlli che qualcuno ha richiamato. A mio avviso, non si tiene conto di una questione che considero importante. Prendo come esempio le norme che sono state approvate per il settore dell'autotrasporto, facendo notare che la Commissione ha tenuto numerosissime audizioni e svolto un dibattito lunghissimo, di non so quante ore.

Il settore dell'autotrasporto, che costituisce una parte fondamentale della circolazione del nostro Paese - l'80 per cento del prodotto interno lordo viaggia su strada - è stato audito dalla Commissione i primi di giugno. Ebbene, in quella audizione, gli auditi hanno posto questioni di cui si parla da vent'anni; da vent'anni, infatti, i camionisti italiani lamentano una serie di problematiche. Ebbene, questo Parlamento, con la collaborazione del Governo - ringrazio gli uffici del Governo, quelli della Commissione e la Commissione stessa - ha fatto sì che quelle istanze, in poco più di un mese, fossero approvate da un ramo del Parlamento.

In più, nel momento in cui effettuiamo i controlli, questi valgono nella misura in cui vi sono delle norme severe che, se applicate, cambiano il costume.

Quando questa legge sarà approvata anche dal Senato e quando i controlli produrranno sanzioni, cambieranno i comportamenti. Immaginate quanti autisti stranieri vengono in Italia, sono sorpresi mentre commettono un'infrazione, non pagano e tornano nei loro Paesi, senza che nessuno riesca a trovarli. Da domani, o pagano o subiranno il blocco del mezzo. Lo stesso avverrà per gli italiani.

Lo ribadisco, i controlli e le relative sanzioni decisi da questa Commissione tra un mese cambieranno i comportamenti. Questo è un aspetto importante: noi incidiamo sul costume e lo cambiamo.

Tenete conto che, pochi giorni fa, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti insieme al Ministro Maroni ha firmato un protocollo sui controlli dei mezzi pesanti. Le norme approvate da questa Commissione, quel protocollo e l'attività dei controlli che vogliamo incrementare cambieranno notevolmente la situazione.

Sono molto soddisfatto, dunque, di aver rappresentato il Governo e di aver dato un contributo, con il supporto prezioso degli uffici del ministero, al lavoro di questa Commissione, perché sono convinto che i cambiamenti che interverranno con questa approvazione sono molto più importanti di quello che possiamo oggi immaginare.

Inoltre, se è vero che i cittadini e la stampa sono la nostra coscienza critica, raccolgo dal Giornale di Sicilia di oggi un brano che parla della sicurezza stradale scritto da una ragazza, Alessia Bivona dal titolo « Un silenzio assordante ». Oggi la politica rompe questo silenzio e dà una risposta ai problemi della sicurezza.

Se mettiamo insieme tutti i provvedimenti assunti sulla sicurezza stradale, vediamo che, in questo particolare argomento, il Parlamento e il Governo in questa legislatura hanno dato una risposta importantissima ai problemi della sicurezza.

Questa legislatura potrà essere definita la legislatura della sicurezza stradale.

PRESIDENTE. Avverto che il relatore ha presentato, ai sensi dell'articolo 90, comma 1 del Regolamento, alcune correzioni di forma, che sono in distribuzione (vedi allegato 3).

Pongo pertanto in votazione le correzioni di forma proposte.

(Sono approvate).

Avverto che la proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, del Regolamento, il deputato Verdini è sostituito dal deputato Moffa.

Comunico altresì che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, i deputati Grimaldi, Terranova, Colucci, Nicco e Taglialatela sono sostituiti rispettivamente dai deputati Ceroni, Fallica, Tortoli, Zeller e Ceccacci Rubino.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Indico la votazione nominale sul progetto di legge di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione. Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge: Zeller e Brugger; Contento; Formisano Anna Teresa; Meta ed altri; Carlucci; Lulli ed altri; Conte; Velo ed altri; Boffa ed altri; Vannucci; Lorenzin ed altri; Moffa ed altri; Minasso ed altri; Giammanco; Dussin Guido ed altri; Cosenza; Barbieri; Consiglio regionale del Veneto; Consiglio regionale del Veneto; Stasi; Bratti e Motta in un testo unificato e con il seguente titolo: « Disposizioni in materia di sicurezza stradale» (44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480):

Votanti	2	26
Astenuti		2
Maggioranza	14	

(La Commissione approva).

Hanno votato sì: Barbareschi, Bergamini, Biasotti, Buonanno, Ceccacci in sostituzione di Taglialatela, Ceroni in sostituzione di Grimaldi, Crosio, Desiderati, Fallica in sostituzione di Terranova. Foti Antonino, Garofalo, Ginefra, Iapicca, Landolfi, Lovelli, Meta, Misiti, Moffa in sostituzione di Verdini, Montagnoli, Nizzi, Proietti Cosimi, Simeoni, Tortoli in sostituzione di Colucci, Toto, Valducci e Velo.

Si sono astenuti: Compagnon e Zeller in sostituzione di Nicco.

La seduta termina alle 18,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. Guglielmo Romano

Licenziato per la stampa il 16 settembre 2009.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO