

vero troppo pochi per far funzionare una università che ha al suo interno scuole di specializzazione, molti diplomi di laurea ed una facoltà di ingegneria con addirittura due corsi. C'è bisogno di strutture davvero funzionanti e di laboratori forniti, ma probabilmente vi è anche qualche altro aspetto su cui sarebbe opportuno porre l'accento.

Tutto ciò che lei ha detto nella sua risposta riguarda il prossimo anno accademico, mentre la mia interrogazione risale ad alcuni mesi addietro e fa riferimento alla situazione attuale e a quella degli anni passati. Ne consegue che la mia insoddisfazione ha validi motivi per rimanere tale.

Non vorrei fare quello che si chiama il « pistolotto » finale, ma noi sappiamo cosa può significare per un qualsiasi territorio d'Italia una università e in particolare cosa può significare nel Sannio l'università di Benevento ai fini di un collegamento con il territorio per la ripresa di studi e di tradizioni ma anche di formazione futura, e per dare al territorio, che ne ha bisogno, al pari di tanti altri territori d'Italia, un rilancio ed uno slancio alle potenzialità esistenti.

È questa la mia replica a ciò che ha detto il rappresentante del Governo.

(Interventi per il miglioramento del sistema dei trasporti)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Mammola n. 2-01757 (*vedi l'allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

L'onorevole Mammola ha facoltà di illustrarla.

PAOLO MAMMOLA. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

MAURO FABRIS, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'interrogazione

dell'onorevole Mammola individua molto bene, in queste giornate così tragiche e funestate da una lunga serie di incidenti stradali, una questione che è tragicamente all'ordine del giorno non solo di queste settimane di inizio vacanze, ma delle nefaste cronache quotidiane di ciò che accade sulle strade italiane.

L'interpellanza dell'onorevole Mammola e quella che affronteremo subito dopo del collega Baccini affrontano la questione dei ricorrenti incidenti che si consumano sulle strade italiane. È una guerra dimenticata, come più volte è stata definita, che costa al nostro paese migliaia e migliaia di vite umane: negli ultimi dieci anni abbiamo avuto una media tragica di circa 6 mila 500 morti che deve essere affrontata a tutto campo.

L'onorevole interrogante pone questioni precise in ordine alla sicurezza della nostra rete autostradale. Proprio oggi, presso il Ministero dell'interno, si è svolto un vertice sulla sicurezza e sulla circolazione del traffico; sono emersi dati che credo ci inducano ad una riflessione sicuramente preoccupata, ma che deve metterci in grado di affrontare tutti insieme il problema, senza criminalizzare — se si può usare questo termine — questa o quella rete infrastrutturale.

Vorrei riferire all'onorevole interrogante e all'Assemblea i dati del 1998 dai quali emerge che solo il 6 per cento degli incidenti stradali italiani avviene in autostrada, anche se deve essere rilevato che la percentuale delle morti, in questi incidenti, è pari al 12 per cento del totale. È bene sottolineare, dunque, che più del 94 per cento degli incidenti stradali si verifica sulle reti urbane ed extraurbane con un'incidenza di mortalità pari all'88 per cento dei morti complessivamente rilevati e derivanti da incidenti stradali.

Voglio sottolineare questi dati e in particolare quello che in oltre il 40 per cento dei casi le morti sulla strada avvengono all'interno delle nostre città, per evidenziare che il tema è veramente grave. Esso deve essere affrontato migliorando certamente la rete autostradale — risponderò nello specifico alle questioni poste

dall'interrogante — ma, più in generale, con una battaglia culturale — se così la possiamo definire — che deve investire le riforme del codice della strada e, soprattutto, l'aspetto educativo e preventivo.

La Commissione trasporti, che ha terminato i propri lavori pochi minuti fa, ha deciso di convocare il ministro della pubblica istruzione per stabilire, in sede di esame della riforma del codice della strada, il ruolo che il sistema educativo nazionale deve svolgere. Credo sia stata una scelta molto appropriata da parte del Parlamento perché è convinzione del Ministero dei lavori pubblici che si possono anche realizzare tutte le migliorie richieste e tutte le strade necessarie, ma se non si avvia questa grande battaglia — lo ripeto — culturale ed educativa, difficilmente otterremo i risultati attesi.

Basterà dire che dalla prima relazione consegnata lo scorso anno al Parlamento sulla sicurezza stradale emerge con chiarezza il dato che oltre il 72 per cento degli incidenti sono causati dalla mancanza del rispetto delle norme esistenti e, più in generale, dalla mancanza di rispetto delle più elementari norme di sicurezza.

Per quanto riguarda l'interrogazione dell'onorevole Mammola, si può affermare che il tasso di incidentalità totale presente sull'autostrada è inferiore, nella stragrande maggioranza dei casi, ai tassi rilevati sulle altre infrastrutture. Il dato sul tasso di incidentalità globale dimostra che 60 incidenti ogni 100 milioni di veicoli/chilometro succedono in autostrada, contro i 150 della cosiddetta viabilità ordinaria.

Il dato che ci deve preoccupare molto è che, mentre nella metà degli anni ottanta la sicurezza sulle strade nazionali italiane era mediamente quella che si poteva garantire sulla rete viaria europea, oggi siamo arretrati notevolmente rispetto a quel livello della sicurezza. Negli anni sessanta la sicurezza intrinseca autostradale era più elevata di quella della viabilità ordinaria, ma l'incidentalità era ugualmente molto forte rispetto ad oggi, perché non erano adeguate né la preparazione degli automobilisti né le macchine

che usavano. È in quel periodo che sono nate nuove considerazioni che hanno prodotto i loro migliori frutti proprio nell'addestramento dell'uomo e dei veicoli, anche se dobbiamo rilevare come vi sia — l'onorevole interpellante certo conosce questi dati — un venir meno della sicurezza, specialmente dei mezzi per il trasporto. I dati che abbiamo avuto relativamente, ad esempio, all'incidente causato dai mezzi pesanti sul monte Bianco, dimostrano come, a partire dai serbatoi per il carburante, oggi realizzati con materiali diversi da prima, alle cabine — costruite appunto con materiali facilmente infiammabili —, si stiano allentando alcuni livelli di sicurezza che, invece, in passato erano garantiti. Per quanto riguarda le cosiddette difese passive, basta pensare alla nascita dello spartitraffico protetto da barriere metalliche, che ha eliminato quasi tutti i salti di carreggiata, non ancora garantito in tutta la rete autostradale.

Altra rivoluzione nota a pochi è stata l'adozione di nuovi rapporti pendenze trasversali-raggi di curvatura, nonché l'impiego delle clotoidi, la specializzazione delle caratteristiche superficiali delle pavimentazioni secondo luogo e traffico, il tutto introdotto anche sulla rete già in esercizio. Si tratta, in sostanza, del materiale drenante che viene usato per i manti di copertura delle reti stradali ed autostradali. Tutte queste attività ed anche altre affini sono state normate ed utilizzate all'inizio degli anni ottanta, in quella che oggi è definita « manutenzione funzionale programmata delle autostrade esistenti ». Si tratta di quelle attività di rilevamento diagnostico di stato, di individuazione ed esecuzione degli interventi che rimediano all'eventuale degrado, strutturale o di obsolescenza, delle varie parti dell'autostrada. Queste attività adeguano l'autostrada alle esigenze ed alle conoscenze del momento.

Interventi principali che sono stati ritenuti molto influenti sulla sicurezza intrinseca sono le barriere di sicurezza, la segnaletica, le corsie di arrampicamento, le caratteristiche superficiali e portanti

delle pavimentazioni, le attrezzature di sghiacciamento delle superfici stradali.

Ulteriori interventi hanno riguardato la stabilità dei ponti, delle gallerie e delle pendici che, pur se riconducibili ed attinenti più all'esistenza stessa dell'autostrada, che alla sicurezza vera e propria, si ritengono comunque funzionali anche per la sicurezza.

Nell'ambito delle proroghe recentemente firmate connesse alle concessioni (proroghe finalizzate a riequilibrare i rapporti economici tra amministrazione concedente e concessionario), nei confronti del quale hanno assunto negativa incidenza economica i provvedimenti antinflattivi perseguiti in passato dal Governo, una particolare attenzione è stata posta dunque dall'amministrazione ad alcuni obiettivi prioritari per quanto riguarda le opere da porre ad investimento nei piani finanziari, che si possono così riassumere: assicurare all'autostrada tutti quei correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza per l'utenza autostradale ed elevare il livello di servizio; migliorare la funzionalità e fluidità dell'autostrada eliminando ogni forma di incongruenza tecnica con opere di adeguamento ed introducendo anche opere di interconnessione diretta tra le autostrade intersecanti; potenziare e migliorare la viabilità di adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada, con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane; inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza ed infine prevedere un piano manutentorio che permetta di mantenere un'elevata efficienza dell'autostrada.

Le nuove opere inserite nei piani finanziari, nel rispetto degli obiettivi preposti, riguardano principalmente interventi di adeguamento della rete, connessioni, riqualificazione degli svincoli e degli accessi. Ciò nell'obiettivo di completare la rete esistente, ottimizzando funzioni e livelli di servizio e soprattutto allo scopo di elevare il livello di sicurezza.

Non è casuale, dunque, che la logica in cui si inquadra la realizzazione di nuove

opere previste nei piani finanziari sia quella di privilegiare, intervenendo con il massimo impegno, quelle costruzioni orientate a sveltire, principalmente in termini di sicurezza, il traffico; ad eliminare le interferenze e le sovrapposizioni tra traffico locale e traffico autostradale; a creare, infine, un equilibrato rapporto tra grandi infrastrutture ed assetti metropolitani.

In tale contesto l'impegno della concessionaria, con il compito istituzionale di svolgere tutte le attività finalizzate a consentire le percorrenze autostradali, da parte dell'utenza, nelle migliori condizioni di sicurezza, fluidità e comfort, su indirizzo dell'ente è concentrato ad elevare il livello di servizio reso all'utenza con il mantenimento in efficienza dell'impianto autostradale, anche in considerazione dell'evolversi del quadro normativo.

In questa ottica sono previsti interventi estesi e puntuali su tutta la rete autostradale, dalle opere di potenziamento degli svincoli, alla regolarizzazione delle corsie di emergenza e di accelerazione e decelerazione a servizio degli svincoli, alla realizzazione di piazzole di sosta, al rifacimento delle barriere spartitraffico.

Fra gli interventi inseriti in questa tipologia, trovano grande rilevanza le innovazioni tecnologiche nei settori delle telecomunicazioni e del trattamento automatico delle informazioni.

Nell'area delle telecomunicazioni, sono previsti numerosi interventi volti a consentire la trasmissione di immagini, dati e fonìa; in particolare, è prevista l'installazione di telecamere per il monitoraggio del traffico. Su questo punto, aggiungo che proprio oggi è stato deciso l'uso delle immagini raccolte dai sistemi di telecamere fisse — già installate o che lo saranno — anche per la repressione delle infrazioni; ciò è possibile grazie ad un recente decreto legislativo che autorizza l'uso di tali immagini e documentazioni sul fronte della repressione e, quindi, del perseguimento delle infrazioni al codice della strada. Credo che questo sia un dato molto importante proprio perché verranno evitati in autostrada quegli inter-

venti che possono creare disagi e danni all'utenza, come nei casi in cui si blocca il traffico per reprimere determinati fenomeni su arterie fortemente trafficate. Ciò è possibile — lo ripeto — grazie ad un decreto legislativo recentemente adottato in materia.

Molto significative sono le iniziative previste per l'ulteriore estensione dei servizi di informazione all'utenza, con l'installazione di cartelli a messaggio variabile *in itinere* e prima di accedere ai caselli, a carattere sia fisso sia mobile, nonché del servizio di informazione espletato in collaborazione con i sistemi radiofonici. Sono altresì previsti interventi per l'adeguamento degli impianti di illuminazione e dei sistemi anti-nebbia, volti a migliorare il *comfort* di guida e la sicurezza della circolazione.

Particolare attenzione, sempre nei piani finanziari già approvati, è stata riservata alla problematica inerente all'attività di corrente gestione manutentoria, con la presentazione di apposito programma funzionale di manutenzione dell'autostrada che permetta di mantenere con continuità una buona efficienza dell'autostrada stessa e delle relative infrastrutture, nonché degli impianti tecnologici.

Relativamente all'inserimento di apposite vie di fuga per gli automobilisti rimasti incolonnati, è opportuno fare alcune osservazioni. La principale funzione delle vie consiste nella possibilità di essere utilizzate nei momenti in cui le strutture autostradali di base entrano in crisi, come, ad esempio, in caso di gravi incidenti. L'onorevole interpellante ha fatto una serie di esempi molto concreti. Generalmente, in questi casi, il blocco delle carreggiate richiede la disponibilità di un passaggio alternativo per i mezzi di soccorso ed uno sfogo per il traffico bloccato; le vie di fuga costituiscono, appunto, la soluzione sia per l'una sia per l'altra esigenza. Affinché dette vie funzionino, però, è necessario che, in adiacenza dell'autostrada, vengano costruite due piste con percorso separato rispetto alle car-

reggiate, ma unite a queste ultime da numerosi raccordi posti in corrispondenza delle piazzole di sosta.

Appare del tutto evidente come la possibilità di dette realizzazioni sia al momento improponibile anche con precise disposizioni normative vista l'impossibilità, spesso, di realizzare la viabilità adiacente all'autostrada per ragioni da ricondurre ai costi di realizzazione, ad aspetti ambientali, a problematiche di natura geologica, orografica e morfologica. L'ANAS, valutata la possibilità realizzativa, ha comunque fatto inserire queste opere all'interno dei piani finanziari delle società di gestione della Padova-Venezia e della Brescia-Padova.

Per quanto concerne, in particolare, l'attuale normativa tecnica per la progettazione delle autostrade, le norme italiane sono da ricondurre alla normativa CNR del 1980. Dette norme, come affermato dall'onorevole interpellante nel testo presentato, tra le più avanzate in Europa, in effetti non sono cogenti. È comunque importante ricordare come l'ANAS abbia sempre imposto l'applicazione di detta normativa sia per le nuove progettazioni, sia per adeguare le strutture esistenti realizzate con la normativa precedente. In casi particolari, peraltro, si è stati costretti a procedere in difformità a causa della presenza di ostacoli irrimovibili per questioni ambientali (ad esempio, la mancanza di corsie di emergenza sulla Aostamonte Bianco), nonché di sicurezza (la riduzione delle corsie sulla Torino-Milano).

Come detto, solo recentemente è stato possibile avviare di nuovo la pianificazione degli interventi di completamento e di ammodernamento della rete autostradale, per far sì che la stessa possa corrispondere agli standard di sicurezza necessari in considerazione della tipologia e del volume del traffico presente. A tal fine, è in corso di definizione la normativa sulle caratteristiche geometriche e funzionali della strada, già prevista dallo stesso codice della strada. Tale normativa, approvata dalla commissione strade del CNR, aggiorna le precedenti raccomanda-

zioni dello stesso CNR che risalgono al 1980 e che, pertanto, tenevano conto di esigenze e condizioni di traffico del tutto diverse da quelle attuali. Inoltre, la nuova normativa, a differenza della precedente, avrà carattere cogente.

Per ciò che attiene al trasporto di merci pericolose, si specifica che il trasporto delle stesse è disciplinato in Italia dall'articolo 178 del codice della strada in base al quale sono considerati materiali pericolosi per il trasporto su strada quelli appartenenti alle classi indicate dall'accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose.

Il Ministero dei lavori pubblici attualmente sta attivando un gruppo di esperti, anche dopo le note vicende, al fine di regolamentare la circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose in corrispondenza dei punti della rete stradale ad elevato rischio (mi riferisco quindi alle gallerie, ai viadotti e via dicendo), in attuazione della potestà attribuitagli dall'articolo 366 del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada.

Per quanto riguarda il blocco del transito dei mezzi pesanti in particolare nei periodi estivi, l'amministrazione — e tale questione è stata oggetto di incontri anche con il Ministero dei trasporti — si promette di assicurare adeguata valutazione in merito.

Circa il divieto di sorpasso, che viene ipotizzato dall'onorevole Mammola per i mezzi pesanti, va ricordato come questo sia già stato attuato in via sperimentale, con direttiva autonoma, sull'autostrada A22. I risultati che stanno emergendo sono positivi, nel senso che, nonostante i notevoli indici di incremento pari a circa il 20 per cento per il corrispondente periodo dell'anno scorso (sto parlando del mese di giugno) di ingressi e circa il 14 per cento in uscita su quel tratto di autostrada (ciò anche a causa della guerra nella ex Jugoslavia, per cui molto traffico è « girato » per il valico del Brennero), gli indici dimostrano come non vi siano stati incrementi significativi dell'incidentalità (ed è tutto dire, con questo indice di

crescita del traffico!); non solo, ma nonostante il recente grande esodo del primo fine settimana di luglio, non si sono registrati su quel tratto di autostrada gli stessi gravi incidenti che si sono avuti in altri tratti autostradali.

Quindi, l'indicazione che emerge da quanto anche lo stesso onorevole Mammola suggerisce è positiva almeno in ordine a ciò che continua ad essere sperimentato sul tratto della A22. Preciso che vi è tutta una serie di richieste affinché questo venga esteso anche ad altri tratti in concessione autostradale.

Inoltre, per quanto riguarda la sicurezza del traffico autostradale, si rappresenta che l'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, in relazione al piano di sicurezza stradale 1997-2001 della Commissione delle Comunità europee, definisce la struttura del piano nazionale per la sicurezza stradale allo scopo di migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori delle strade e di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali. Preciso inoltre che il Ministero dei lavori pubblici sta coordinando questo piano, così come è stabilito dal provvedimento collegato alla finanziaria che è stato approvato nel mese di aprile; contiamo di presentare le linee guida al Parlamento nel prossimo ottobre.

Per quanto riguarda in particolare l'ampliamento della tratta autostradale Firenze-Bologna, è attualmente in corso la realizzazione del foro pilota della galleria di base che, una volta realizzato, porterà l'abbassamento della quota massima del tratto medesimo da 725 a 400 (Badia Nuova-Aglione). Rimane, pertanto, esclusa la variante fuori sede Badia Nuova-La Quercia, riducendo così la variante da 34 a 17 chilometri.

È inoltre previsto l'adeguamento in sede per le tratte precedenti e successive. In particolare, per la tratta Sasso Marconi-Badia Nuova, sono stati recentemente approvati dall'ANAS i primi due lotti (sul lato Bologna), la cui messa in esercizio è prevista per il 2003. Per questa tratta sono in corso gli approfondimenti progettuali per la definizione del collegamento

di raccordo tra Badia Nuova (termine della galleria di base) e Pian del Voglio.

Per la tratta di 15 chilometri Badia Nuova-Aglio sono in corso di esecuzione i cunicoli pilota che consentono di acquisire le informazioni geologiche necessarie alla progettazione esecutiva della galleria di base. Il completamento dello scavo dei cunicoli e del progetto dell'intera tratta è previsto entro l'anno in corso e l'entrata in esercizio entro il 2003.

Per la tratta Aglio-Barberino, le richieste della regione Toscana hanno determinato la necessità di elaborare uno studio di confronto. Tale studio è attualmente all'esame di detta regione e dal suo esito dipendono i tempi di progettazione e di esecuzione.

L'onorevole interrogante aveva inoltre chiesto i dati relativi alla presenza sulla rete autostradale il 6 aprile scorso delle pattuglie della polizia della strada. I dati che il Ministero dell'interno ha fornito sono i seguenti: in quella data, erano in esercizio 640 unità mobili lungo l'intero arco delle 24 ore, a fronte delle 541 che vengono assicurate quotidianamente. Vi era quindi una presenza maggiore del 16 per cento di pattuglie sulla strada.

A questo proposito, voglio anche segnalare come in occasione dell'incontro di questa mattina il capo della polizia abbia assolutamente smentito notizie che erano state oggetto anche di discussioni in sede parlamentare, cioè che sia in corso una riduzione dell'organico di polizia impegnata sulle strade; anzi, in questo senso è previsto l'inserimento in organico di altre unità, portando l'organico della polizia della strada da 11.500 a 13 mila agenti, impegnati, appunto, in questo specifico servizio.

L'onorevole interpellante, infine, ha posto alcune questioni circa il riequilibrio, che noi assolutamente condividiamo, del trasporto da gomma su ferro. Le difficoltà del sistema delle ferrovie italiane sono purtroppo note a questo Parlamento e sono oggetto da tempo di discussione. È un tema che riguarda la riforma del sistema delle ferrovie e certamente, finché

essa non sarà effettivamente attuata, difficilmente si coglieranno quegli obiettivi.

Vorrei sottolineare, per concludere, come la difficoltà nasca anche dalla specificità del sistema dei trasporti italiani, cioè dalla frantumazione del sistema dell'autotrasporto privato, che rende veramente difficile quel coordinamento e quell'interscambio assolutamente necessario tra gomma e ferro, che deve inevitabilmente costituire la risposta a molte delle questioni che l'onorevole interpellante ha posto.

PRESIDENTE. L'onorevole Mammola ha facoltà di replicare.

PAOLO MAMMOLA. Devo dire che, se la mia soddisfazione dovesse essere proporzionale alla lunghezza e alla complessità della risposta, dovrei dichiararmi assolutamente soddisfatto. Peraltro, mi pare — non me ne voglia il collega e amico sottosegretario Fabris — che il testo che i Ministeri interpellati gli hanno fornito sia la dimostrazione di come in questo paese si cerchi sempre di prendere il toro dalla coda e mai per le corna.

Io avevo posto alcuni precisi quesiti, che hanno avuto risposte nell'ultima parte della relazione svolta dal sottosegretario; risposte che sono state parziali e che comunque fanno il paio con la situazione del paese. Vi è quindi sempre una distanza tra la realtà virtuale delle cose, quella che ci è stata rappresentata, e la realtà dei fatti, nello specifico la situazione del sistema dei trasporti in questo paese.

Significativo è il fatto che il sottosegretario risponda per ultimo al quesito fondamentale, alla richiesta fondamentale che veniva rivolta al Governo: come pensiamo cioè di poter riequilibrare il sistema dei trasporti nel nostro paese e come possiamo pensare di ovviare a tutti i problemi che oggi derivano dall'eccessiva circolazione di mezzi privati e di trasporto merci sulle nostre strade e autostrade. Da quindici anni si discute in Parlamento di un riequilibrio modale, quindi di un grande sviluppo del sistema ferroviario per il trasferimento di quote

significative di trasporto di persone e merci dalla strada alla rotaia. Lo stesso può valere per quanto riguarda il trasporto marittimo, che per la nostra orografia peninsulare potrebbe essere maggiormente sviluppato, avendo due corridoi, due vere autostrade, il Tirreno e l'Adriatico, da un lato e dall'altro del nostro paese, che allo stato attuale non sono assolutamente utilizzati come potrebbero esserlo.

Ebbene, come facciamo a parlare di un riequilibrio modale, come pensiamo di ovviare a questi problemi se, come sostenevo nella mia interpellanza, assistiamo ad un continuo blocco dei lavori, a continue difficoltà nella costruzione delle infrastrutture ferroviarie nel nostro paese. Una serie di difficoltà determinate — ahimè, lo voglio ricordare al sottosegretario — da forze politiche che sono state o sono organiche alle maggioranze di Governo degli ultimi quattro anni di questo paese e che — strumentalmente e con motivazioni, dal punto di vista della finalità, sicuramente apprezzabili, ma assolutamente opinabili da un punto di vista pratico — stanno bloccando sistematicamente, da anni, nel nostro paese la costruzione di una rete moderna di infrastrutture, soprattutto nel settore del materiale rotabile e delle ferrovie.

Lo voglio denunciare, perché rimanga ancora una volta agli atti di questa Assemblea: vi sono gruppi politici che continuano a sostenere che vogliono la tutela e la salvaguardia delle bellezze, dell'ambiente, della natura del nostro paese (ritengo peraltro che si tratti di finalità assolutamente giuste), i quali, quando bisogna costruire un chilometro di binario, sollevano i più grandi problemi e difficoltà. Si consente così certamente a qualcuno della mia città natale di gioire, dato che chi sviluppa altri sistemi di trasporto continua ad avere sempre più mercato e fortuna nel nostro paese!

Questo è il problema centrale che volevo affrontare con il sottosegretario Fabris e con il Governo, perché da quattro anni le infrastrutture sono state progettate e finanziate (stiamo infatti par-

lando non di ipotesi virtuali, ma di progetti esecutivi finanziati) ma da quattro anni, strumentalmente, le conferenze di servizi per l'alta velocità e quant'altro viene sistematicamente bloccato. Nonostante le promesse del ministro Burlando di tre anni fa, le promesse del ministro Treu recentemente insediatosi, le promesse che anche stamattina ha fatto il Presidente del Consiglio dei ministri, sostenendo che nel suo modello di paese normale vede uno sviluppo delle infrastrutture (quindi nuove risorse da richiedere al paese anche attraverso l'imposizione di nuove tasse), allo stato attuale, vediamo solo parole, parole, parole mentre nei fatti rimane un blocco totale della situazione.

Per il resto, il sottosegretario ha dato effettivamente alcune risposte, che però sicuramente non mi hanno soddisfatto. Egli ha affermato, per esempio, se non erro, che nella giornata cui ho fatto riferimento nella mia interpellanza, erano presenti 640 pattuglie sulla rete autostradale del nostro paese. In particolare, faccio presente che nella mia interpellanza, accennavo segnatamente a tre tratte autostradali, sicuramente tra le più importanti: a questo punto, parlo come utente della società Autostrade, come cittadino che per il mandato politico che ha è costretto a girare l'Italia, molte volte in macchina; ebbene, devo dire che queste 640 pattuglie, ahimè, le incontro molto, molto di rado! Sono sicuramente di più le volte che faccio tratte di autostrada di 100-200 chilometri (percorrendo migliaia di chilometri ogni mese) senza incontrare le pattuglie della polizia stradale e segno con piacere le occasioni nelle quali mi capita di incrociarle.

Se è vero che dobbiamo ancora arrivare ad una educazione stradale nel nostro paese e che sicuramente si può abbassare il livello degli incidenti, che determinano costi sociali in termini di vite umane e di spesa sanitaria per lo Stato, voglio ricordare anche, per esempio, il costo sociale rappresentato da decine di migliaia di persone che si trovano per intere giornate bloccate sulle nostre au-

tostrade e strade senza poter raggiungere le loro mete, spesso di lavoro. È quindi certamente un fenomeno di grande impatto per la nostra società.

Come osservavo, le pattuglie della polizia stradale non si incontrano mai, benché mi risulti — in base a dati ufficiali — che nel nostro paese le forze dell'ordine in rapporto alla popolazione residente sono superiori rispetto alla media degli altri Stati europei (forse, addirittura, in misura percentualmente doppia). Mi sembra infatti che nel nostro paese vi sia un funzionario delle forze dell'ordine ogni 250 persone, mentre nella media degli altri paesi vi è un funzionario ogni 500 persone: in effetti, quindi, abbiamo gli strumenti per fare, da un lato, educazione stradale, dall'altro lato, repressione sulle strade, ma non li mettiamo in campo. È un'altra realtà tragica del nostro paese. Ho sentito ultimamente — il sottosegretario lo sa, perché stiamo discutendo sulle modifiche del codice della strada — che il Ministero dell'interno vorrebbe abbassare ulteriormente i limiti di velocità sulle nostre strade.

Mi pare sia allo studio una proposta del ministro Jervolino Russo per limitare ulteriormente la velocità e contenere il fenomeno dell'incidentalità. In linea di principio ciò è sicuramente valido perché se tenessimo le macchine ferme o le facessimo andare a 20 chilometri all'ora, probabilmente nessuno morirebbe su un mezzo, se non di crepacuore o di spavento. Tuttavia, è altrettanto vero che se limitassimo la velocità a 110 chilometri all'ora invece che a 130, probabilmente...

ALBERTO LA VOLPE, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma se si fanno addirittura gli *spot* per vendere gli apparecchi per eludere l'autovelox: è successo ieri sera su Telemontecarlo!

PAOLO MAMMOLA. Signor sottosegretario, questo è un altro paio di maniche e sarebbe necessario impedire tali fatti. Non sono un cultore della limitazione della velocità, anzi forse sono addirittura un cultore in senso inverso dal punto di

vista delle limitazioni, tuttavia non credo che limitando la velocità di 20 chilometri all'ora si possa eliminare il fenomeno dell'incidentalità e della mortalità sulle nostre strade. Tra l'altro, in questo paese i limiti esistono, ma solo sulla carta perché nessuno li rispetta, in quanto non c'è il controllo e quindi la certezza della norma in ragione della certezza della sanzione che potrebbe venire applicata. Le norme esistono, il problema, ripeto, è che nessuno le fa rispettare e non esiste il deterrente della sanzione. In autostrada, di fatto, i camion possono viaggiare a 130-140 chilometri all'ora pur avendo limitazioni ad 80-90 chilometri all'ora, quindi non bisogna stupirsi se, poi, si bloccano le autostrade per ore ed ore o per intere giornate a causa degli incidenti. Anche dove esistono tre corsie di marcia, i camion si sorpassano facendosi delle pericolose « rasette » gli uni con gli altri a velocità inadatte per i carichi che portano. Vorrei sapere — non l'ho ancora chiesto, ma magari sarà oggetto di un'altra mia interrogazione — quante contravvenzioni vengono fatte ogni anno agli autisti che si rendono responsabili infrazioni pericolosissime sulle nostre strade. Temo che, probabilmente, si scoprirà che sono poche decine, quando invece fenomeni di questo genere sono centinaia di migliaia.

Se non si provvederà seriamente a dotare il nostro paese di infrastrutture nel settore ferroviario, e in questo senso invito il Governo a non dilazionare nel tempo le scelte che ormai sono necessarie, anzi essenziali, nonché nel settore autostradale, in modo da adeguarlo ai livelli di circolazione attuali e, soprattutto, se non si attuerà un maggiore controllo sulle nostre strade, prenderò la risposta del sottosegretario come documento programmatico del Governo e come ennesimo libro dei sogni perché penso che nemmeno mio figlio o mia figlia potranno vedere le autostrade illuminate nel nostro paese, a differenza di quanto succede in altri paesi europei. Tra l'altro, ricordo che la nostra rete autostradale è quella di

trent'anni fa quando i volumi di traffico erano nell'ordine del 20-30 per cento in meno rispetto agli attuali.

Il Governo deve fornire risposte concrete alle questioni che credo di avere delineato e sottolineato nel mio intervento (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

(Prevenzione incidenti autostradali)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Baccini n. 2-01781 e all'interrogazione Simeone n. 3-03807 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Questa interpellanza e questa interrogazione, che vertono sullo stesso argomento, verranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Baccini ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01781.

MARIO BACCINI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

MAURO FABRIS, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, gli onorevoli interroganti pongono, in continuità con il tema appena affrontato, la questione di un organico piano per la sicurezza stradale da sviluppare nel nostro paese al fine di contenere i danni rilevanti derivanti dagli incidenti su strada. Sul punto desidero sottolineare alcuni aspetti. Il piano può essere finalmente adottato dal nostro paese grazie ad una norma contenuta nel collegato ordinamentale alla manovra finanziaria approvata nell'aprile scorso.

Attraverso tale piano, come recita appunto il testo approvato dal Parlamento, bisognerà realizzare una politica ed un coordinamento organici per potenziare le strutture fisse e passive, che servono a tentare di contenere i danni derivanti da

incidenti: miglioramento della segnaletica, dei fondi stradali, dei *guard rail* e quant'altro.

Ma soprattutto nel piano — e torno sull'argomento — si affronta la questione della prevenzione e dell'educazione, perché anche il confronto con altri paesi dimostra che questo è il punto più dolente per quanto riguarda la situazione italiana.

Vorrei ancora una volta sottolineare, anche riprendendo alcune affermazioni, che peraltro condivido, contenute nell'intervento del collega Mammola svolto in precedenza, che nel nostro paese in molti casi le norme esistono (mi riferisco, per esempio, a quelle sull'uso delle cinture di sicurezza): è chiaro che bisogna condurre una battaglia culturale, accompagnata certamente da un incremento dei controlli.

Oggi nell'incontro che si è tenuto tra i responsabili dei Ministeri dell'interno e dei lavori pubblici è stata chiesta alle forze di polizia, compresa la polizia municipale, una maggiore attenzione e capacità di intervento per reprimere questi fenomeni. Ma è chiaro che tutto deve basarsi su una convinzione profonda, che non c'è tra i nostri concittadini e molte volte anche in noi stessi. Questa tragica quotidianità e questo tragico bilancio dei morti sulle nostre strade possono essere superati se saremo capaci di condurre questo tipo di battaglia.

Vorrei ricordare come lo stesso sistema della pubblicità e della comunicazione non aiuti in tale direzione. In questi giorni, in particolare, nella pubblica opinione si discute del problema della sicurezza, non certo perché siano mancate in passato interpellanze come quelle a cui oggi stiamo rispondendo, ma perché, come abbiamo ricordato prima, vi è questo bilancio.

Il tema della sicurezza non deve ricondursi alla questione delle autostrade, piuttosto che agli esodi o ai weekend di sangue. Si muore moltissimo — torno a sottolinearlo — dentro le città e in fasce di età diverse da quelle tradizionali: vi è un incremento, ad esempio, della mortalità degli ultrasessantenni, così come la morte

per incidenti stradali rimane la prima causa di mortalità per i giovani sotto i trent'anni nel nostro paese.

Vi è una mancanza di cultura — direi di rispetto — per la vita che deve preoccuparci tutti, a tutti i livelli; si può agire sicuramente con la leva del controllo e della repressione — chiamiamola con il nome che merita —, ma ripeto che va svolto soprattutto quel lavoro di educazione che assolutamente manca.

Quindi, per quanto riguarda le richieste avanzate dagli onorevoli Baccini e Simeone, si tratta di avviare quelle campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza, che peraltro sono state sviluppate anche negli anni precedenti, sia pure con scarse dotazioni finanziarie.

Oggi il piano per la sicurezza prevede già nel suo impianto, nel testo approvato, non tanto un incremento delle multe — anche a tale proposito voglio dire, poiché ciò è stato oggetto di inutili polemiche, che non vi sarà alcun aumento delle multe —, ma piuttosto una percentuale maggiore dei proventi delle multe, passando dal 5 al 15 per cento, da utilizzare sia a livello locale — è molto importante —, quindi anche per le singole municipalità, sia a livello centrale per avviare, appunto, idonee campagne per la sicurezza stradale come gli interroganti chiedevano.

Ho già detto prima, rispondendo alla precedente interrogazione, che da subito, per rafforzare la campagna per la sicurezza stradale, verranno messi a disposizione spazi già disponibili per altre campagne, che sono stati destinati alla campagna per la sicurezza dal dipartimento per l'informazione della Presidenza del Consiglio.

Per quanto riguarda il piano per la sicurezza, occorre ancora sottolineare un dato: noi puntiamo ad un obiettivo comunitario. Riflettiamo su questo dato: solo nel 1997 la Commissione europea ha definito il secondo piano europeo per la sicurezza, ponendo appunto l'obiettivo di ridurre i morti del 40 per cento entro il 2010. In ambito comunitario i morti sulle strade sono mediamente 47 mila ogni

anno; in Francia vi sono fenomeni molto più gravi di quelli che si verificano in Italia e che danno appunto l'indice della gravità della situazione.

ALFREDO BIONDI. È la *grandeur* francese!

MAURO FABRIS, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Purtroppo, i dati sono estremamente negativi anche in altri paesi. Pertanto, vi è un piano europeo e vi è preoccupazione in sede comunitaria, perché sfortunatamente non siamo soli in questo tragico bilancio.

Per fare questo è stato chiesto ai vari paesi di dotarsi di piani nazionali. Noi per la prima volta adottiamo quello che punta a ridurre sotto le quattromila all'anno le morti derivanti da incidenti stradali; in Svezia, dove su questo tema si lavora da sempre, l'obiettivo è di ridurre a zero le morti sulle strade. Ho portato questo esempio per dimostrare la differenza fra le varie politiche in tema di sicurezza.

Per quanto riguarda i sistemi di informazione e di comunicazione, sono quelli noti. Accanto al CIS, che funziona con la collaborazione di ANAS, Autostrade, AISCAT, ACI, polizia stradale e carabinieri, è stato attivato il 23 dicembre dello scorso anno il « 1518 », che è un servizio interattivo a cui possono rivolgersi gli utenti della strada perché fornisce risposte in tempo reale sulla transitabilità e lo stato delle strade.

Sono allo studio (e potranno essere attivati in fretta) i cosiddetti CIS regionali che offriranno informazioni più mirate circa lo stato delle strade nell'ambito delle diverse regioni.

Infine, sempre nell'ambito della tutela e della sicurezza e dell'adeguamento degli standard di sicurezza delle nostre strade, è in corso di definizione la normativa sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, come previsto dal codice della strada. Tale normativa è già stata approvata dalla commissione strada del CNR ed aggiorna le norme che risalgono al 1980.

Nell'ambito della classificazione tecnico-funzionale delle strade esistenti, che

sarà attuata sulla base di specifici criteri, anch'essi previsti dallo stesso codice di prossima emanazione, sarà possibile procedere ad una verifica degli attuali livelli di sicurezza delle infrastrutture e provvedere agli adeguamenti necessari.

Vorrei ricordare che tutta una serie di interventi di repressione e di controllo sono di difficile attuazione non tanto in ordine alla carenza di personale quanto perché, nel nostro paese, si è verificata un'inversione di tendenza nella repressione di alcuni fenomeni. Basti ricordare la depenalizzazione del reato di guida senza patente, adottata da questo Parlamento nell'ambito della depenalizzazione dei cosiddetti reati minori. È chiaro che su questo versante bisognerà scegliere a livello di Parlamento e di Governo quale indirizzo si intenda seguire.

Nell'interrogazione si chiede anche l'adozione di provvedimenti volti al riequilibrio dei sistemi di trasporto, operando le scelte procedurali necessarie per il nostro paese. Mi limito ad osservare che attualmente sono all'esame del Parlamento alcune modifiche alle procedure di valutazione di impatto ambientale che da tempo limitano la realizzazione di tutte le opere richieste. Occorre però anche modificare alcuni strumenti, come la conferenza dei servizi, attraverso cui si attua la concertazione con gli enti locali. Dico questo perché allo stato vi sono molte opere completate, comprese l'alta velocità e l'alta capacità, che non possono essere avviate perché non vi è il concerto o meglio non vi è l'accettazione da parte delle comunità locali delle definizioni progettuali che sono state fatte. Vi sono opere di aree pronte e finanziate che non entrano in funzione proprio perché non c'è la concertazione delle regioni e delle comunità locali. È chiaro che, quando si discute tanto di autonomie locali (è un discorso che riguarda tutte le parti politiche), è molto difficile determinare dal livello centrale le scelte che riguardano i singoli territori.

L'esperienza comune a tutti ci induce a riconoscere che, pur essendo tutti d'accordo nel proclamare la necessità di

talune opere in alternativa al trasporto su gomma, non riusciamo a realizzarle proprio perché manca la concertazione. Tutto ciò dimostra come ci sia ancora molto da fare, anche se non siamo all'anno zero, e si stia intervenendo per porre rimedio ad una tragedia dalle dimensioni a volte dimenticate.

PRESIDENTE. L'onorevole Baccini ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-01781.

MARIO BACCINI. Signor Presidente, signor sottosegretario, non a caso ho voluto rivolgere la mia interpellanza al Presidente del Consiglio dei ministri, perché reputo che la questione non sia soltanto di competenza del ministro dei trasporti. Ritengo che il problema della sicurezza stradale sia di carattere politico generale; recentemente, sono accaduti incidenti anche a nostri colleghi parlamentari.

Tutto ciò denota che non esiste nel nostro paese una sensibilità politica circa i doverosi adempimenti che il Governo ed il Parlamento dovrebbero adottare per consentire una maggior sicurezza delle nostre strade.

A tale problematica si collega il discorso sulle scelte strategiche concernenti il trasporto di merci su rotaie o su gomma o per via aerea.

Dichiaro di non ritenermi soddisfatto della risposta del sottosegretario, perché ritengo che sia necessario aprire un dibattito in quest'aula sul problema della sicurezza delle strade italiane. A questo proposito, preannuncio che il mio gruppo presenterà nei prossimi giorni una mozione per sollecitare una soluzione a tale problema e per sollecitare il controllo del Parlamento sul Governo circa gli adempimenti propri dell'esecutivo; un controllo su questioni che riguardano la vita dei nostri cittadini ma, soprattutto, la sicurezza delle nostre strade e le strategie nella logistica dei trasporti.

PRESIDENTE. L'onorevole Simeone ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-03807.

ALBERTO SIMEONE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, non mi ritengo assolutamente soddisfatto, in quanto la risposta che mi è stata fornita è assolutamente vaga: gli interventi ipotizzati non possono essere, a mio giudizio, considerati rimedi alle stragi che si verificano sulle nostre strade, non soltanto il sabato sera, ma tutti i giorni.

Le statistiche al riguardo sono davvero terrificanti, se è vero — come è vero — che la media giornaliera è costituita da 520 incidenti, 17 morti e 740 feriti. Si tratta di una media impressionante, che la dice lunga sull'incapacità di prevenzione.

Ritengo, dunque, che i rimedi proposti dal sottosegretario per i trasporti siano dei palliativi, non in grado di porre freno ad un problema di così vasta e tragica portata.

Inoltre, ritengo che anche il sistema educativo e quello culturale nel nostro paese avrebbero dovuto essere aggiornati già da tempo, come dimostra il fatto che la tragica situazione degli incidenti è ormai incancrenita: il Governo non è stato in grado in passato — e non lo è attualmente — di porre freno all'emorragia degli incidenti mortali che si verificano sulle nostre strade.

Stamattina ho letto sulla stampa le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, Enrico Micheli, il quale ipotizza una serie di interventi che, a mio giudizio, non sono assolutamente in grado di porre rimedio alla situazione.

Il ministro ha messo il dito nella piaga, rappresentata dalle carenti ed insufficienti condizioni di manutenzione stradale ed autostradale. La nostra rete viaria non è affatto in grado di sopportare il flusso veicolare — fin troppo massiccio — che la percorre. Inoltre, il ministro Micheli ha affermato che, al di là della manutenzione, sarebbe opportuno anche applicare misure integrate, costituite da divieti e misure alternative. Tuttavia, ritengo che quanto suggerito non sia assolutamente concreto: non vengono specificati, infatti, i divieti e in che cosa possano sostanzarsi misure ad essi alternative.

Mi permetto allora di suggerire al sottosegretario ed al Governo qualche intervento normativo che possa incidere sul problema. Signor sottosegretario, non è certo da ricondurre alla legge sulla depenalizzazione approvata qualche giorno fa dall'Assemblea della Camera il grave problema degli incidenti sulle strade. Ritengo di essere assolutamente nel giusto nell'affermare che non si tratta di un problema di depenalizzazione, perché la sanzione penale non può determinare un riequilibrio rispetto a quella mancanza di cultura e di sensibilità che contraddistinguono gli automobilisti italiani. Potrebbero senz'altro essere assunti provvedimenti amministrativi più incisivi, perché i 5 o 15 giorni di carcere non portano certo l'automobilista a rivedere la sua condotta quando utilizza la strada e provoca un incidente. Si potrebbe pensare, allora, alla confisca dell'autoveicolo senza possibilità — a differenza del sequestro — di restituzione ed alla sospensione fino al ritiro definitivo della patente in presenza di incidenti particolarmente gravi. Queste sanzioni potrebbero rappresentare il toccasana per una situazione che diversamente non avrà soluzione.

Mi auguro che il mio invito venga accolto, in modo che si avvii concretamente e serenamente un dibattito che porti in tempi brevi all'adozione di provvedimenti veramente seri.

(Assegnazione ed elaborazione delle tesi di laurea)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Simeone n. 3-03151 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 7*).

Il sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica ha facoltà di rispondere.

LUCIANO GUERZONI, *Sottosegretario di Stato per l'università e la ricerca scientifica e tecnologica*. Signor Presidente, l'onorevole Simeone sottopone alla nostra attenzione la questione del lungo e tor-

mentato iter che in molti casi gli studenti devono percorrere per riuscire ad ottenere l'assegnazione di un argomento per la tesi di laurea e, successivamente, per concludere il loro lavoro in tempi ragionevoli. L'onorevole interrogante al riguardo chiede in che modo il Ministero intenda intervenire per tutelare il diritto degli studenti a svolgere la loro attività di formazione ed a concludere il corso dei loro studi.

Su questa problematica devo dire che concordo con molte delle osservazioni contenute nell'atto di sindacato ispettivo, anzi, le sottoscrivo addirittura. Casi di questo genere, infatti, vengono denunciati anche a me. Si tratta di un problema di cui riconosco la gravità: considerato anche che la nostra università è afflitta dal fenomeno rilevantissimo dell'abbandono degli studi, trasformare in una corsa ad ostacoli l'assegnazione dell'argomento per la tesi di laurea e poi la fase dell'elaborazione è un fatto che determina notevole sconcerto.

Devo però far presente che l'organizzazione dell'attività didattica e l'utilizzazione del corpo docente, come ben sa l'onorevole Simeone, è materia riservata per legge agli organi di governo delle facoltà e dei corsi di laurea.

Le università hanno, in merito, piena autonomia, tant'è che questa materia è normalmente disciplinata dai regolamenti didattici di ateneo.

Detto questo come pura e semplice rilevazione dello stato di diritto, non posso che associarmi all'onorevole interrogante nel deprecare questo fenomeno perché esso mette in discussione un diritto fondamentale degli studenti quale quello allo studio e a concludere il proprio corso di laurea.

Nei limiti consentiti dall'ordinamento, quali provvedimenti abbiamo adottato come Ministero? In primo luogo, vorrei ricordare che sono stati definiti i nuovi parametri per l'assegnazione alle università della cosiddetta quota di riequilibrio del fondo per il finanziamento ordinario delle università. In particolare, il parametro che ha avuto maggior peso è quello

relativo alla produttività didattica, che si concretizza nello stabilire un rapporto tra il numero degli studenti iscritti e quello degli studenti che riescono a concludere gli studi, riconoscendo una maggiore incentivazione finanziaria a quelle università che riescono a far arrivare al termine degli studi proporzionalmente il maggior numero di studenti. Questa scelta, che tende a dare una risposta al fenomeno dell'inutile aggravio del già impegnativo percorso di studi, è stata criticata da alcuni giornali come se il Ministero intendesse favorire la laurea facile: in realtà, in questo modo si intende favorire un miglioramento della produttività didattica delle università italiane. Del resto, questo parametro è usato in tutto il mondo per misurare l'efficienza di un sistema formativo.

Inoltre, vi sono alcuni provvedimenti all'esame del Parlamento che tendono a dare una risposta all'intero fenomeno dell'efficienza e dell'efficacia della didattica e, quindi, anche a quello grave segnalato dall'atto ispettivo al nostro esame. Mi riferisco, in modo particolare, al disegno di legge in discussione presso la VII Commissione della Camera — A.C. 5924 — che prevede due misure tese a dimostrare, nel corso degli anni, un'efficacia crescente: la prima consiste nella configurazione di un sistema nazionale di valutazione non solo del sistema universitario, ma delle singole strutture didattiche, con particolare riferimento alla didattica, sia in termini quantitativi sia in termini qualitativi; la seconda consiste nell'istituzione di un fondo per l'incentivazione didattica dei docenti, finalizzato ad incentivarli a dare una più efficace e tempestiva risposta all'emergenza didattica, ormai comune a tutte le nostre università, in presenza di diffusi fenomeni, non esito a dirlo, di elusione dei doveri didattici da parte dei docenti, pur precisando che non si deve fare, come sempre, di ogni erba un fascio perché, fortunatamente, abbiamo fior di docenti che svolgono con scrupolo e rigore il loro

dovere sia per quanto riguarda l'attività didattica sia per quanto riguarda l'attività di ricerca.

Sollecitato dall'interrogazione presentata dall'onorevole Simeone, mi farò carico di inviare una nota ai rettori segnalando il ripetersi di questo fenomeno anche in base alle denunce che arrivano sul mio tavolo, al Ministero, e richiamandoli ad una maggiore vigilanza sul rispetto di quello che, lo ripeto, è un diritto dello studente: terminati gli esami la tesi di laurea deve essere assegnata per poterla presentare entro tempi ragionevoli e sostenere la dissertazione finale.

Confermo che qualora ci trovassimo dinanzi (cosa che fino ad oggi però non è avvenuta) a denunce circostanziate di fenomeni quali quelli indicati dall'onorevole Simeone nella sua interrogazione, non esiteremmo ad avvalerci dell'unico potere che ci rimane rispetto all'autonomia delle istituzioni universitarie, ossia del potere di indagine ispettiva per accertare, situazione per situazione, l'effettiva esistenza di questo fenomeno di cui purtroppo, nonostante la richiesta precisa dell'onorevole interrogante, non sono in grado di stabilire la dimensione esatta. Il fenomeno esiste ed è grave; stiamo tentando di approntare delle risposte, mi attiverò perché sia indirizzata una nota di richiamo ai rettori perché, a loro volta, questi richiamino le strutture didattiche ad un più tempestivo adempimento dei propri compiti in ordine a questo diritto degli studenti. Ribadisco la pronta disponibilità del Ministero ad attivare lo strumento dell'indagine ispettiva laddove si fosse in presenza di denunce circostanziate di fenomeni di questo genere.

PRESIDENTE. L'onorevole Simeone ha facoltà di replicare.

ALBERTO SIMEONE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, non posso che dirmi soddisfatto perché così facendo do atto della grande onestà del rappresentante del Governo.

Di questi tempi infatti dare atto all'interrogante della bontà di quanto affer-

mato nella propria interrogazione, è un fatto estremamente positivo, anche se, diciamo così, non di ordinaria amministrazione. Mi compiaccio di ciò che poc'anzi ha avuto l'onestà di dire l'onorevole Guerzoni, anche perché un fatto simile non accade tutti i giorni. Del resto, allorquando mi interessai a lungo della questione relativa all'università di Benevento, ebbi modo di stabilire con l'onorevole Guerzoni un rapporto e di apprezzarne la disponibilità a recepire un certo discorso che è poi proseguito dando dei buoni risultati.

Il problema che le ho posto ha assunto toni veramente drammatici — mi perdoni se uso questo aggettivo! — perché una messe infinita di studenti si è rivolta a me per sollevare quei problemi che io ho riproposto nella mia interrogazione.

Effettivamente si tratta di un fenomeno che va frenato, ridimensionato e ricondotto in alvei, diciamo, più tranquilli. È il diritto dello studente allo studio e naturalmente alla laurea che viene ad essere penalizzato da condotte certamente non troppo ortodosse o assolutamente non ortodosse!

Per la verità, signor sottosegretario, ho fatto riferimento nella mia interrogazione anche all'articolo 34, comma 3, della Costituzione, ben conscio che esistono regolamenti didattici degli atenei sui quali e verso i quali non possiamo agire. Però, proprio in omaggio all'articolo 34, comma 3, della Costituzione, faccio affidamento su di lei e ritengo di poter contare pienamente sul suo operato perché si arrivi a sensibilizzare i rettori delle università e insieme a questi tutto il corpo docente perché si cominci ad avere da questo momento un comportamento diverso nei confronti degli studenti.

Sono convinto che in alcune università italiane (appartengo a quella classe di parlamentari ma soprattutto di cittadini che non fanno di ogni erba un fascio) esistano rettori e docenti assolutamente all'altezza della situazione ed in grado di rimuovere anche quei fenomeni che queste università hanno conosciuto, anche se debbo dire che il fenomeno è troppo

generalizzato perché non si possa e non si debba intervenire in tempi utili ed estremamente brevi.

Quindi, mi ritengo assolutamente soddisfatto e confido nella sua grande onestà perché il problema sia affrontato in maniera seria e, soprattutto, sia risolto in tempi brevissimi (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Discussione del disegno di legge: S. 4021 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 maggio 1999, n. 131, recante disposizioni urgenti in materia elettorale (approvato dal Senato) (6141) (ore 17,47).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 maggio 1999, n. 131, recante disposizioni urgenti in materia elettorale.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 6141)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Massa, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

LUIGI MASSA, *Relatore*. Signor Presidente, questo decreto-legge originariamente si componeva di tre articoli; poi, nel corso dell'esame al Senato, ne sono stati aggiunti cinque e il testo è stato parzialmente modificato ed integrato anche negli articoli inizialmente presentati dal Governo.

Il decreto-legge è finalizzato a consentire l'applicabilità delle agevolazioni tariffarie previste dagli articoli 17 e 20 della

legge n. 515 del 1993 per i candidati tanto alle elezioni europee, quanto alle elezioni amministrative del 1999 e provvede a fornire la relativa copertura finanziaria.

L'articolo 1 autorizza il rimborso alle Poste italiane delle somme corrispondenti agli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie e postali previste, appunto, dalla legge n. 515. Successivamente sono stati introdotti dal Senato gli articoli 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*.

L'articolo 1-*bis* aggiunge un comma all'articolo 1 della legge n. 515 del 1993 in materia di accesso ai mezzi di informazione e prevede che la disciplina recata dal citato articolo 1 si applichi alle elezioni suppletive, limitatamente alla regione o alle regioni interessate.

L'articolo 1-*ter* aggiunge il comma 1-*bis* all'articolo 19 della legge n. 515, autorizzando i comuni ad organizzare speciali servizi di trasporto per facilitare l'affluenza alle sezioni elettorali.

L'articolo 1-*quater*, che è uno dei tre aggiunti dal Senato, modifica l'articolo 2 della legge n. 212 del 1956, in tema di spazi assegnati ai candidati per l'affissione di materiale di propaganda, mediante l'inserimento di un comma nel quale si prevede che, nelle elezioni suppletive, tali spazi possano essere aumentati rispetto a quanto previsto per le elezioni ordinarie, nell'ambito però delle medesime disposizioni complessive previste dalla legge.

L'articolo 2 è stato modificato dal Senato e dispone, al primo comma, un'autorizzazione al Ministero dell'interno a prorogare, a decorrere dal 1° luglio 1999 e per un massimo di sei mesi, il contratto relativo alla locazione di apparecchiature del centro elaborazione dati della direzione generale dell'amministrazione civile e, al comma 2, reca un'integrazione del fondo unico di amministrazione del Ministero dell'interno per la remunerazione di prestazioni per turnazioni e reperibilità resa dal personale dell'amministrazione civile del Ministero stesso.

Sono stati poi aggiunti dal Senato gli articoli 2-*bis* e 2-*ter* che, peraltro, sono effettivamente urgenti nei loro contenuti,

ma che presentano un'estraneità di materia, come è stato segnalato anche dal Comitato per la legislazione.

L'articolo 2-*bis*, al comma 1, stabilisce che al contributo a favore di comuni e province, previsto dal comma 9 dell'articolo 3 del decreto-legge 27 ottobre 1995, n. 444, recante disposizioni urgenti in materia di finanza locale, poi convertito, con modificazioni, dalla legge n. 539 del 1995, sia assegnato un ulteriore contributo, rispetto a quanto originariamente previsto, del 60 per cento; il comma 2 dispone una riduzione dei contributi ordinari spettanti alle province e ai comuni nella misura dello 0,1 per cento, cioè sostanzialmente un maggiore contributo agli enti locali, pari a 40 miliardi.

L'articolo 2-*ter*, introdotto dal Senato, autorizza la spesa di 80 miliardi per l'anno 2000 e di 40 miliardi annui a decorrere dall'anno 2001 a favore delle province per il finanziamento di maggiori oneri recati dall'applicazione della legge n. 23 del 1996 in materia di edilizia scolastica. Questo è il contenuto del decreto. Devo però fare una considerazione anche in merito al dibattito ed al confronto che si sono svolti in Commissione.

Come relatore mi permetto di ribadire che, a mio avviso, è sbagliato usare i decreti-legge come provvedimenti *omnibus*; per la verità, trattandosi di due soli articoli, parlerei piuttosto di un taxi collettivo, comunque pur sempre uno strumento a cui si agganciano dei « vagoncini », il cui contenuto peraltro — su questo credo concordiamo tutti — è certamente urgente in considerazione delle esigenze degli enti locali, ma estraneo alla materia del decreto-legge. Personalmente, mi ero permesso di auspicare che si trovasse un altro provvedimento — avente le caratteristiche, diciamo così, di un treno rapido — cui agganciare quei due vagoni il cui contenuto ha un'urgenza indiscutibile, in modo da eliminare la disomogeneità della norma del provvedimento in discussione.

Mi ero riservato di verificare — i colleghi che hanno lavorato in Commissione lo ricorderanno — l'opportunità di accogliere in aula emendamenti soppres-

sivi qualora si fossero create due condizioni: la prima era l'opportunità di garantire la rapida approvazione delle norme eventualmente da stralciare da questo provvedimento per inserirle in un altro; la seconda, la garanzia della non decadenza del decreto, naturalmente per le norme che hanno stretta attinenza con la materia trattata. Peraltro nessuno ha discusso l'urgenza di queste norme originarie.

Le condizioni di cui dicevo non si sono verificate. Non ho avuto dal Governo indicazioni che ci consentissero di garantirle. Conseguentemente, chiedo all'esecutivo di cercare di contenere, nei limiti dei suoi poteri, l'intervento emendativo del Senato (parlo dell'altro ramo del Parlamento, perché il regolamento della Camera avrebbe comportato l'inammissibilità degli emendamenti introdotti), di non consentire che propri decreti vengano emendati e, qualora invece gli emendamenti fossero ammissibili, di mantenerli nei confini dell'omogeneità di materia. Nonostante queste considerazioni, mi vedo costretto a chiedere, allo stato attuale — ovviamente a meno che il Governo non ci dia indicazioni diverse — l'approvazione senza correzioni del provvedimento.

L'omogeneità di materia è invece garantita dagli altri tre emendamenti aggiuntivi relativi agli articoli 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*. A tale proposito, per rispetto del regolamento, avendo il Comitato per la legislazione posto due condizioni agli articoli 1-*ter* e 1-*quater*, debbo conclusivamente spiegare le ragioni per le quali ne propongo il non recepimento.

Per quanto riguarda l'articolo 1-*ter* debbo precisare che la norma è di fatto modificativa dell'articolo 29 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, il cui primo comma prevedeva l'obbligo per i comuni, in occasione di consultazioni elettorali, di organizzare servizi di trasporto pubblico per i portatori di handicap. La nuova norma trasforma l'obbligo in facoltà.

L'articolo 1-*quater*, ad avviso del relatore, intende consentire una modifica degli spazi in aumento, nel caso di elezioni suppletive, per tutte le realtà locali che