

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 9.

MARIO TASSONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, il deputato Rivera è in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono ventotto, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 2 novembre 1999, n. 391, recante disposizioni interpretative delle norme sul conferimento delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni al codice della strada (6522) (ore 9,04).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 2 novembre 1999, n. 391, recante disposizioni interpretative delle norme sul conferimento delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni al codice della strada.

*(Discussione sulle linee generali
— A.C. 6522)*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Constatando l'assenza del rappresentante del Governo, sono costretto a sospendere la seduta.

La seduta, sospesa alle 9,05, è ripresa alle 9,10.

PRESIDENTE. Sarebbe bene che tutti fossero puntuali!

Il relatore, onorevole Stajano, ha facoltà di svolgere la relazione.

ERNESTO STAJANO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con il presente provvedimento si perviene alla conversione del decreto-legge n. 391 del 1999, che pone ordine in una controversia, che si era sviluppata anche attraverso numerose pronunce giudiziarie, in ordine alla qualità e ai compiti che possono assumere gli ausiliari del traffico.

La questione nasce in relazione al disposto dell'articolo 17, commi 132 e 133, della legge n. 127 del 1997, meglio nota come legge Bassanini-*bis*, che ha attribuito ai dipendenti comunali o a quelli delle società di gestione dei parcheggi il potere di elevare contravvenzioni in base al codice della strada, in particolare con riferimento ai compiti rispettivamente affidati alle due suddette categorie. Il comma 133 attribuisce le medesime funzioni al personale ispettivo delle aziende comunali, provinciali e consortili esercenti il trasporto pubblico di persone. Queste

disposizioni avevano immediatamente dato luogo, come ho già detto, ad un contenzioso che aveva reso necessaria l'adozione, da parte del Ministero dell'interno, di una circolare interpretativa sui compiti che potevano essere svolti da queste categorie di soggetti definiti « ausiliari del traffico ».

La circolare attribuiva agli stessi una « latitudine » di accertamento notevolmente ampia, prevedendo, ad esempio, che gli atti da loro compiuti venivano considerati atti « a fede privilegiata », ai sensi delle disposizioni del codice civile; e veniva altresì attribuita agli ausiliari del traffico la facoltà di procedere al blocco e alla rimozione dei veicoli.

Numerose iniziative giudiziarie contrastanti questa interpretazione molto lata dei poteri degli ausiliari del traffico conducevano, in tempi recenti, ad un significativo arresto da parte della Corte di cassazione che, con la sentenza n. 11949 del 3 febbraio 1999, depositata in cancelleria peraltro solo il 25 ottobre 1999, enunciava alcuni principi abbastanza chiari, facendo ordine in una vicenda che si avviava a divenire sempre più intricata e complessa. In tale sentenza la suprema Corte ha sostenuto che è sicuramente possibile riconoscere agli ausiliari del traffico la potestà di accertamento delle violazioni. Precisava altresì che, a suo avviso, l'interpretazione da preferire, da condividere tra le tante ipotizzabili del comma 132 dell'articolo 17 della citata legge Bassanini-*bis*, l'interpretazione cioè più conforme alla ricostruzione complessiva del tessuto normativo era quella che non consentiva di attribuire all'atto di verbalizzazione la fede privilegiata, e quindi la possibilità di ritenere l'atto conforme a verità fino a querela di falso.

Questa decisione induceva il Governo ad adottare un provvedimento, attraverso il decreto-legge di cui stiamo parlando, che con valore retroattivo, cioè con efficacia *ex tunc* (proprio perché si trattava di una disposizione di interpretazione autentica) chiariva invece che l'interpretazione giusta non era quella che la Corte di cassazione aveva enunciato, ma che era

un'altra che attribuiva questa fede privilegiata agli atti posti in essere dagli ausiliari del traffico. Il senso della disposizione contenuta nel comma 1 dell'articolo 1 del decreto è appunto questo.

Nel comma 2 si attribuisce invece agli ausiliari un nuovo potere, non previsto dal comma 132 dell'articolo 17 della legge Bassanini-*bis*, ma che era invece contemplato nella circolare del Ministero dell'interno, interpretativa della predetta disposizione normativa. Sto parlando della possibilità di disporre la rimozione delle automobili parcheggiate. In questo caso, ci troviamo di fronte non ad una disposizione di interpretazione autentica, ma ad un *ius novum*, ad una disposizione cioè che attribuisce, attraverso una dichiarata volontà del Governo per il tramite dello strumento del decreto-legge, un potere nuovo agli ausiliari del traffico.

Infine, con il comma 3 si è portato, dagli originari 60, a 180 giorni il termine entro il quale i prefetti devono emettere le ordinanze-ingiunzioni nel caso in cui gli automobilisti abbiano proposto ricorso contro le contravvenzioni, variando così l'originario testo dell'articolo 204, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cioè il codice della strada. Un'elevazione, quest'ultima, estremamente significativa perché da due mesi il termine veniva elevato a sei mesi (180 giorni).

La IX Commissione nel corso dell'esame del testo ha introdotto alcune modificazioni. La prima riguarda il termine che ho appena citato. È stato ritenuto e si è pertanto provveduto all'approvazione di un apposito emendamento al comma 3, che il termine di 180 giorni previsto nel decreto-legge fosse incongruo, eccessivo, e che si conformasse cioè esclusivamente alla difficoltà in cui si trovano gli uffici pubblici, senza però tenere conto delle esigenze dei cittadini che devono vedere definite le loro controversie in termini accettabilmente brevi. Si è pertanto ritenuto di fissare il termine per i prefetti, al fine dell'emissione delle ordinanze-ingiunzioni, « entro 90 giorni ».

Sono state introdotte anche altre significative modifiche. In particolare, è stato

precisato che gli ausiliari del traffico devono essere ricompresi in un elenco di persone che il sindaco deve nominativamente rendere oggetto di attribuzione di compiti, previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali. Si è, altresì, stabilito — e questa è una modifica di rilevante momento, che attiene alla disciplina generale delle contestazioni — che le contestazioni per le violazioni al codice della strada possano essere effettuate anche successivamente al momento in cui la violazione avviene. Ciò in variazione a quanto stabilito dall'articolo 200 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, che è, appunto, la denominazione tecnica del codice della strada.

Tengo a chiarire che il vero contenuto innovativo di queste disposizioni non è derivante tanto dall'immediatezza o dalla riconosciuta possibilità di una contestazione successiva, perché anche il precedente testo dell'articolo 200 chiariva che, comunque, la contestazione dovesse essere immediata, ove possibile, e la giurisprudenza aveva, a sua volta, bene evidenziato che la locuzione «ove possibile» e il termine «immediatamente» non presupponessero una contestazione assolutamente stringente, contemporanea dal punto di vista temporale. Era, comunque, ammesso un ragionevole lasso di tempo e la clausola introdotta lasciava aperta la possibilità di una contestazione successiva.

La vera novità dell'emendamento introdotto su questo punto attiene alla riconosciuta possibilità di procedere all'accertamento delle violazioni anche in assenza del soggetto incaricato ad elevare il verbale di contravvenzione. A seguito dell'approvazione di questo emendamento, si può determinare la possibilità che la rilevazione avvenga esclusivamente con mezzi audiovisivi o telematici e che la successiva redazione del verbale da parte del pubblico ufficiale, tenga conto di tale accertamento — in genere fotografico o audiovisivo —; ne faccia oggetto di contestazione e introduca successivamente il momento di necessario contraddittorio

con colui che questa violazione si presume abbia commesso, sviluppando così un momento di contraddittorio differito.

Credo che l'approvazione di questo emendamento sia di grandissima importanza per assicurare l'effettiva osservanza delle norme di circolazione della strada e che sia un'importante deterrente rispetto all'attuazione di comportamenti devianti e alla violazione del codice della strada. Esso va incontro alle esigenze di sicurezza della nostra circolazione ed è perfettamente legittimo, a mio avviso, dal punto di vista della tutela della *privacy* dei cittadini che non è, in alcun modo, violata da questa disposizione che non introduce, a questo riguardo, alcun elemento di novità: già in precedenza era possibile effettuare contravvenzioni con strumenti di rilevazione fotografica o audiovisiva. Il *quid novum*, l'elemento di variazione rispetto alla precedente disposizione normativa, a mio avviso, ricade prevalentemente su questa assenza del pubblico ufficiale all'atto della rilevazione che rende possibile una gestione remota telematica, quindi, del controllo dei flussi di traffico, specie in relazione ad alcuni tipi di violazioni che sono particolarmente dannose per la sicurezza stradale.

Penso agli attraversamenti con il rosso, che possono essere riscontrati attraverso telecamere, all'eccesso di velocità, alla guida pericolosa, a tutta una serie di violazioni al codice della strada che, lo ripeto, compromettono gravemente la sicurezza dei cittadini sulle strade.

Con ciò credo di aver chiarito anche la portata effettivamente innovativa di questo emendamento e di avere nello stesso momento scongiurato, proprio attraverso i chiarimenti forniti, la possibilità che qualcuno voglia leggere in questa disposizione un contenuto diverso ed ipotizzare quindi che attraverso quest'emendamento s'introducano momenti di vigilanza eccessivi sul comportamento dei cittadini o peggio, addirittura, come qualcuno pure ha sostenuto, violazioni dei diritti di libertà degli stessi. La norma si limita a rimuovere un ostacolo che rende oggi estremamente penoso da parte delle forze del-

l'ordine l'esercizio dei compiti che sono loro affidati, non consentendo a questi servitori dello Stato di usufruire di quegli strumenti moderni che la tecnologia appresta per facilitare il loro lavoro e per rendere possibile attraverso quel lavoro l'attività di contrasto alle violazioni del codice della strada, che purtroppo tante morti provocano sulle nostre strade e fra i nostri concittadini.

Sono certo che tutti comprenderanno — non solo in quest'aula ma anche fuori di essa — quale sia la portata veramente innovatrice di questa disposizione e quanto vantaggio potrà ricavarne in prospettiva la nostra società.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MAURO FABRIS, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Presidente, mi riservo d'intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Galeazzi. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO GALEAZZI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, accogliendo l'invito ad « uscire allo scoperto », che è stato rivolto al Governo da diversi quotidiani nel mese scorso, il Consiglio dei ministri ha immediatamente provveduto ed in tempo di record, in data 2 novembre 1999, ha visto la luce il decreto « salva-ausiliari » del traffico, accompagnato dal contestuale disegno di legge, già predisposto, per la conversione del decreto stesso entro 60 giorni. Entrambi hanno ad oggetto disposizioni interpretative delle norme di conferimento delle funzioni di prevenzione ed accertamento della violazione del codice della strada.

Secondo l'ottica governativa, quindi, non si tratterebbe di norme nuove, bensì solo di disposizioni finalizzate a chiarire leggi già esistenti. Spiegherò tra poco quanto ciò sia falso sin dalle sue premesse.

Altrettanto stupefacente è però la motivazione del decreto e del disegno di

legge: le ragioni d'eccezionalità ed urgenza si rinvencono — leggo testualmente — « nell'impellente necessità di chiarire l'interpretazione della legge n. 127 del 1997, anche al fine di deflazionare l'imponente contenzioso in essere e di ampliare l'ambito delle violazioni accertabili dagli ausiliari del traffico ».

A parte il fatto che l'impellente necessità e l'urgenza che giustificano questo tipo di decretazione esistono soltanto ed unicamente nel pensiero di chi ha redatto il testo e la relazione sul provvedimento (salvo che reclamare giustizia sia equiparabile ad una calamità naturale), da queste proposizioni si ricava facilmente che l'unico vero scopo della norma interpretativa è quello di azzerare d'un colpo i ricorsi pendenti e le sentenze già emesse — sottolineo già emesse, rappresentante del Governo — dalla Corte suprema di cassazione contro i verbali degli ausiliari del traffico, spogliando totalmente d'ora in avanti il comune cittadino dei suoi mezzi di difesa legale. È questo un punto fondamentale.

Si può osservare, inoltre, che proprio dall'intento di ampliare l'ambito delle violazioni accertabili dagli ausiliari del traffico, emerge in modo chiaro la vera portata innovativa delle norme, spacciate per interpretative; di fatto, tali norme non sono interpretative ma nuove.

Veniamo al merito del decreto-legge in corso di conversione. L'articolo 1 si compone di tre commi, il secondo dei quali conferisce anche ai dipendenti delle ditte che gestiscono i parcometri il potere di disporre da soli la rimozione dei veicoli; anche questa disposizione è nuova e in essa non vi è traccia di interpretazione dei commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge n. 127 del 1997, giacché in tali commi non si parla assolutamente di rimozione dei veicoli. Pensate ad un privato cittadino che può deliberatamente, arbitrariamente, rivolgersi ad aziende private per ottenere la rimozione di un automezzo giudicato, incostituzionalmente, da rimuovere; considerato, poi, che di fatto dette aziende ricevono una percentuale sulle sanzioni pecuniarie pagate,

pensate che tipo di controllo e di tutela possa ricevere un normale cittadino rispetto ad un altro cittadino che decide di rimuovere un veicolo.

Il comma 3 dell'articolo 1, che è stato modificato dalla nostra Commissione, fissa in 180 giorni il termine per l'emissione dell'ordinanza-ingiunzione da parte del prefetto, modificando completamente l'articolo 204 del codice della strada. Mi domando se questa norma possa essere considerata interpretativa; ogni disposizione del provvedimento in esame non ha natura interpretativa ma innovativa.

Entro ora nel merito del vero capolavoro del decreto-legge in corso di conversione, il comma 1 dell'articolo 1, con il quale si pretenderebbe di risolvere il problema una volta per tutte. In breve, le funzioni di prevenzione ed accertamento degli ausiliari vengono riconnesse all'articolo 12 del codice della strada che, peraltro, elenca i soggetti abilitati a svolgere i servizi di polizia stradale. Il citato articolo 12 recita testualmente: « L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta: *a*) in via principale alla specialità polizia stradale della Polizia di Stato; *b*) alla Polizia di Stato; *c*) all'Arma dei carabinieri; *d*) al Corpo della guardia di finanza; *e*) ai corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza ». Non mi sembra possano esservi equivoci di sorta in ordine al richiamo dell'articolo 12 del codice della strada, dove vengono elencati con estrema puntualità ed in modo inequivocabile i soggetti che possono irrogare sanzioni. Non c'è traccia di ausiliari del traffico né di dipendenti di società.

Oltre al fatto che in questo elenco non c'è traccia degli ausiliari del traffico, che evidentemente non assumono alcuna personalità giuridica con il provvedimento, si dice addirittura che i verbali redatti da costoro — che non sono contemplati nell'elenco — fanno fede ed hanno efficacia ai sensi degli articoli 2699 e 2700 del codice civile, cioè come atti pubblici e fedefacenti. Ora, gli articoli 2699 e 2700 sono altrettanto chiari. L'articolo 2699 del co-

dice civile recita: « L'atto pubblico è il documento redatto, con le richieste formalità, da un notaio o da altro pubblico ufficiale autorizzato ad attribuirgli pubblica fede nel luogo dove l'atto è formato ». L'articolo 2700 recita: « L'atto pubblico fa piena prova, fino a querela di falso, della provenienza del documento dal pubblico ufficiale che lo ha formato, nonché delle dichiarazioni delle parti e degli altri fatti che il pubblico ufficiale attesta avvenuti in sua presenza o da lui compiuti ». Quindi, noi stiamo attribuendo a un normale privato cittadino il potere di redigere un atto pubblico e anche questa norma mi sembra del tutto vergognosa.

Qual è allora l'alchimia, patetica oltre che illegittima, del decreto « salva-ausiliari »? Costoro non sono mai nominati esplicitamente nel testo né si dice in modo altrettanto esplicito che sono pubblici ufficiali. Però, gli atti che compiono sono dichiarati pubblici, scomodando addirittura il codice civile, e la loro attività viene riportata a quella dei soggetti previsti dall'articolo 12, comma 1, lettera *e*), del codice della strada, cioè dei corpi e servizi di polizia municipale nell'ambito del territorio di competenza. Il Governo vuole legittimare gli ausiliari, equiparandoli ai vigili e facendo assurgere i loro verbali alle vette dell'atto pubblico, imperativo, certificativo, senza però dire che essi sono o sono diventati pubblici ufficiali. L'espediente sembrerebbe geniale, ma è semplicemente un fingere che siano pubblici gli atti compilati dal privato, ossia atti auto-referenziali privi di una vera e legittima paternità. Questo alla faccia del diritto, della certezza del diritto, del principio di tassatività della norma e anche del buon governo.

Quando il comma 1 fa confluire gli ausiliari nell'articolo 12 del codice della strada, equiparandoli ai corpi e ai servizi di polizia municipale e conferendo loro analoga pienezza di poteri, non soltanto non interpreta la Bassanini, ma la contraddice, visto che l'articolo 17, comma 132, di quella legge tiene ben separata l'attività di prevenzione e di accertamento dalla procedura sanzionatoria, che invece

il decreto governativo finisce per attribuire, quanto meno in larga misura, agli stessi ausiliari.

Per concludere, Presidente, il tormentone della qualifica di pubblici ufficiali a codesti dipendenti di ditte private non soltanto non si risolve, ma si aggrava e sarà sufficiente un ricorso al giudice di pace, che poi rimetta gli atti alla Consulta, per vedere andare in pezzi il marchingegno del decreto-legge e del disegno di legge di conversione, ammesso che il Parlamento si assuma la responsabilità di convalidare un simile scempio delle regole più elementari del diritto.

Non ultima ricordo la violazione dell'articolo 97 della Costituzione, che impone i pubblici concorsi e non i reclutamenti sotto banco per acquisire ruoli, funzioni e poteri amministrativi reali e legali, nonché quella degli articoli 2699 e 2700 del codice civile, che presuppongono e non concedono la qualità di notaio o altro pubblico ufficiale autorizzato ad attribuire pubblica fede all'atto nel luogo in cui esso è formato.

Signor Presidente, è la prima volta che un provvedimento appare così urgente. Per esso è stata tentata addirittura una quadruplicazione, nel senso che è stato caratterizzato da diverse fasi. Lo abbiamo visto inserire nella finanziaria al Senato con un emendamento del relatore per la maggioranza (si è trattato di un tentativo maldestro, tant'è vero che quell'emendamento è stato dichiarato inammissibile); il relatore per la maggioranza al Senato, nell'ambito dell'esame dell'articolo 51 della finanziaria, ha sostenuto che i commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, si interpretano nel senso che il conferimento delle funzioni di prevenzione e di accertamento delle violazioni in materia di sosta ai dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, nonché al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone, comporta anche l'attribuzione della qualifica di pubblico ufficiale (per fortuna, la decenza ha voluto che questo emendamento fosse dichiarato inammissibile). Si è tentato,

poi, di inserire la stessa previsione nel provvedimento, qui alla Camera dei deputati, riguardante gli interventi per il Giubileo. Ci troviamo in presenza di un decreto-legge il cui iter legislativo sta proseguendo quasi sullo stesso binario o, comunque, parallelamente allo stesso identico testo inserito nella finanziaria, che tra pochi giorni sarà esaminato in quest'aula, all'articolo 51.

Come se le leggi non fossero abbastanza, ci troviamo di fronte a due leggi che stanno camminando di pari passo a distanza di pochi giorni. Vorrei allora sapere e capire se questo provvedimento così urgente non sia volto ad annullare le sentenze già emesse dalla Corte suprema di cassazione nelle città di Perugia, Napoli, Roma e Ancona, laddove ha deliberato che fossero restituiti i soldi delle sanzioni comminate dagli ausiliari del traffico. Mi chiedo allora se tutta questa urgenza e necessità non sia legata anche ai bilanci delle amministrazioni locali. Non mi interessa se esse siano gestite da forze politiche di sinistra, destra, centro-destra o centro-sinistra perché la tutela politica che va assicurata oggi al cittadino consiste nel preservarlo nella sua certezza del diritto e nell'evitare l'aberrazione giuridica di stabilire che un privato cittadino possa deliberatamente sanzionare, senza alcuna qualifica, un altro privato cittadino.

A Napoli uno di questi ausiliari, che vengono assunti senza alcun tipo di formazione e di controllo, risultava essere un camorrista, un mafioso perché « pendeva » su di lui l'articolo 416-*bis* del codice di procedura penale. Tutto ciò risulta agli atti! Siamo giunti, quindi, al punto in cui anche la persona su cui pende un procedimento penale per associazione a delinquere di stampo mafioso può sanzionare un altro cittadino nelle aree di parcheggio!

È evidente che la battaglia di Alleanza nazionale è rivolta solo ed esclusivamente alla tutela dei cittadini, compresi quelli che, con bando e concorso pubblico, sono diventati pubblici ufficiali. È evidente che Alleanza nazionale si rende conto che la

modernizzazione di questo paese, la sicurezza e la mobilità debbano necessariamente passare sia attraverso tecnologie più moderne sia attraverso controlli più seri. Il mio gruppo è pienamente convinto che una nuova cultura del rispetto delle regole debba nascere in questo paese, ma nel contempo tale cultura non deve svilupparsi attraverso norme palesemente incostituzionali!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, signor sottosegretario, voglio cominciare il mio intervento con alcune precisazioni di carattere preliminare.

La dura opposizione che faremo alla conversione del decreto-legge in esame non deriva certo dal fatto che il nostro gruppo abbia una predeterminata volontà di impedire al Governo di svolgere le proprie funzioni di carattere amministrativo e legislativo, ma dal fatto che, responsabilmente, visto che ci stiamo occupando di un tema sul quale stiamo discutendo da tre anni in Commissione trasporti (è la materia del codice della strada, perché queste norme si riconducono appunto ad esso), riteniamo che, intervenendosi in via legislativa sui codici, siccome si scrivono le regole del gioco, queste debbano essere studiate, valutate e finalizzate.

È una doverosa premessa, perché non vorremmo che alla fine, in questo Parlamento, si distinguesse tra chi vuole la legalità, il controllo, il rispetto delle regole e chi potrebbe passare, o essere presentato all'opinione pubblica, come colui il quale, siccome non vuole ed ostacola l'adeguamento del nostro sistema normativo, predeterminatamente cerca di impedire alle amministrazioni comunali, agli organi di polizia, agli altri enti preposti ...

FILIPPO MANCUSO. Ai servizi segreti!

PAOLO MAMMOLA. Collega Mancuso, speriamo che adesso non lo facciano più!

Colui che, dicevo, vuole impedire il controllo e la regolarità del traffico, nonché il rispetto delle norme che regolano il traffico sulle strade del nostro paese. Il gruppo di Forza Italia fa opposizione non perché vuole impedire al Governo di agire sul piano legislativo, non per predeterminare la mancata modifica del quadro normativo attuale, ma sollevando contestazioni di merito, in quanto, in effetti, sul merito non si è discusso.

Cominciando ad esaminare il testo del decreto-legge, la domanda preventiva da rivolgere al Governo è la seguente: signor sottosegretario, in quale ambito vogliamo che siano approvate queste norme? In questo decreto-legge, o nella legge finanziaria? Occorre capirlo, perché, se le dobbiamo approvare con questo decreto-legge, sviluppiamo tutti i ragionamenti che vogliamo, apriamo un'ampia discussione parlamentare, che sicuramente si arricchirà con la presentazione di numerosi emendamenti (almeno da parte del nostro gruppo) e stiamo a vedere quale ne sarà il risultato. Ma, se l'intenzione è quella di far approvare le norme attraverso la legge finanziaria, suggerirei al Governo di cambiare strada. Ricordo che il titolo del disegno di legge al nostro esame è il seguente: « Conversione in legge del decreto-legge 2 novembre 1999, n. 391, recante disposizioni interpretative delle norme sul conferimento delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni al codice della strada ». In proposito, mi rivolgo alla Presidenza della Camera perché espleti i propri adempimenti dal punto di vista conoscitivo. Non vorrei sbagliarmi, ma mi sembra che il regolamento preveda che all'interno della legge finanziaria non possano essere inserite ed approvate norme di questo genere. Invito, quindi, la Presidenza a verificarne la congruità rispetto al testo della finanziaria, al fine di sgomberare il campo dall'eventualità che le norme possano trovare definitiva approvazione attraverso lo strumento della finanziaria, riportandole al proprio ambito di discussione vale a dire

la discussione e l'eventuale approvazione di un disegno di legge di conversione di decreto-legge.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento, penso che il collega Galeazzi nel suo intervento abbia già fornito un quadro molto chiaro della situazione attuale. Mi sembra che tutti i rilievi che egli ha fatto, in punta di diritto e codice civile alla mano, prefigurino una situazione che oserei definire almeno paradossale.

Per quanto riguarda il problema affrontato all'articolo 1 del decreto-legge, al quale si fa riferimento nel titolo stesso del provvedimento quando si parla di disposizioni interpretative, mi sembra che, con un tentativo piuttosto maldestro, il Governo stia cercando di dire al paese che la Corte costituzionale si è sbagliata, che la Corte costituzionale è un organismo conviviale, all'interno del quale ogni tanto alcune persone si riuniscono, parlano del più e del meno e stabiliscono se le osservazioni di qualche cittadino siano degne di rispetto oppure no.

Se vi sono organismi dello Stato che devono svolgere una qualche funzione — e, a mio avviso, la Corte costituzionale svolge forse la più alta all'interno del nostro ordinamento giuridico — appare abbastanza goffo il tentativo del Governo di smentire l'interpretazione data dalla Corte costituzionale stessa, cercando di recuperare il pregresso con una norma interpretativa, che peraltro è una nuova norma. Occorre chiamare le cose con il loro nome e cognome perché, in base alla sentenza della Consulta, le decine di migliaia, forse centinaia di migliaia di contestazioni illegittimamente elevate dagli ausiliari del traffico nei comuni del nostro paese sono tutte da annullare. Per l'amministrazione ciò comporterebbe la restituzione del pagamento delle oblazioni dei cittadini che eventualmente hanno già pagato la contestazione effettuata e sospenderebbe l'efficacia di tutte quelle pendenze non ancora definite. Si tratterebbe, quindi, di un danno ingente per le nostre amministrazioni.

Si cerca di dire, quindi, che la Corte costituzionale si è sbagliata, che non conta niente e che, la vera interpretazione della legge Bassanini è che i suddetti soggetti potevano fare tutto. Facendo riferimento nel testo del decreto-legge agli articoli 2699 e 2700 del codice civile e all'articolo 12 del codice della strada, essi vengono equiparati — come ricordava il collega Galeazzi — a pubblici ufficiali a tutti gli effetti. Gli ausiliari del traffico oggi entrano a far parte dei benemeriti organismi di polizia che controllano la sicurezza nel nostro paese e vengono parificati alla polizia di Stato, alla polizia stradale, ai carabinieri, alla guardia di finanza e alla polizia municipale, diventano, in poche parole, pubblici ufficiali.

Signor sottosegretario, è stata fatta una nuova invenzione: abbiamo creato una nuova categoria, cioè, i vigili urbani, dipendenti pubblici, non più assunti per concorso pubblico come tutti coloro i quali oggi svolgono mansioni di polizia e sicurezza, ma attraverso società private. Vengono scelti dai sindaci e assunti da soggetti privati ai quali compete il controllo del pagamento della sosta nelle zone loro assegnate nelle città. Costoro diventano un nuovo corpo di polizia! Sono certo che chi è preposto al controllo e alla sicurezza sulle nostre strade, nonché dell'incolumità e della legalità (mi riferisco alla polizia di Stato, ai carabinieri, eccetera), e ascolta la nostra discussione, non può fare a meno di pensare ai sacrifici compiuti in termini di studio, di applicazione e di stress per partecipare a concorsi dove, com'è noto, per cento posti si presentano almeno diecimila candidati, non può non ricordare la fatica sostenuta per diventare pubblico ufficiale e tutore della legalità all'interno del nostro paese e non può non ritenere ingiusta la scelta del Governo.

Come dicevo, si crea una nuova figura giuridica che non è soggetta all'obbligo del concorso pubblico, che viene scelta in modo insindacabile. Per decenza la maggioranza in Commissione ha proposto, trattandosi di assunzione di persone con funzioni di pubblico ufficiale, di control-

lare la fedina penale, altrimenti si possono verificare episodi come quello ricordato dal collega Galeazzi, in cui camorristi sottoposti al regime dell'articolo 416-bis controllano e multano il privato e onesto cittadino che per disgrazia abbia avuto un contrattempo ed abbia lasciato la propria automobile in sosta per un periodo di tempo superiore a quello pagato con il ticket. A persone di questo tipo viene consentito di elevare contravvenzione ad un onesto e privato cittadino. Si dovrebbe avere almeno la decenza (noi proporremo emendamenti in tal senso) di chiedere determinati requisiti al momento dell'assunzione. Concordiamo sul fatto che queste persone non abbiano la fedina penale macchiata da precedenti che possiamo definire spiacevoli ma si dovrebbero anche definire i requisiti che esse devono avere. A mio parere, dovrebbero avere almeno qualche nozione giuridica, ma allo stato non è previsto; dovrebbero superare una sorta di corso o di concorso, ma oggi questo non viene fatto perché gli ausiliari vengono assunti insindacabilmente da soggetti privati o su indicazione del sindaco.

I miei sono suggerimenti, signor sottosegretario, ma è grave che debbano essere dati in aula mentre avrebbe dovuto pensarci autonomamente il Governo, visti gli strumenti di cui dispone.

Penso che vi siano già abbastanza spunti per aspettarsi, dal sottosegretario, risposte abbastanza esaurienti: vogliamo sapere, infatti, dove si andrà a parare con queste norme. L'onorevole Stajano, presidente della IX Commissione, nonché stimato relatore del disegno di legge in esame, ricordava che si è addvenuti anche all'inserimento nel provvedimento di un'ulteriore modifica al codice della strada e, più segnatamente, alla modifica dell'articolo 200, che prevede l'obbligo da parte degli organi di controllo preposti di presenza e di contestazione immediata sulle strade, laddove fossero effettuate contravvenzioni anche mediante l'uso delle cosiddette apparecchiature telematiche (sistemi di telecamere, multavelox, apparecchi per effettuare fotografie e quant'altro).

Questa norma sembrerebbe di portata storica: il Governo ha già cercato, in passato, di inserire questa variazione del codice della strada in provvedimenti che sono stati più o meno propriamente utilizzati per dare risposte più veloci rispetto a quelle preventivate per l'approvazione del nuovo codice della strada, a fronte di esigenze che si facevano sempre più impellenti nell'opinione pubblica e nella società: ricordo, ad esempio, la legge sull'obbligo dell'uso del casco.

Signor sottosegretario, vorrei fare un passo indietro: questa *querelle* è nata tre anni fa, quando si è tentato di inserire nel nostro ordinamento la possibilità di utilizzo di tali sistemi telematici. Il loro utilizzo non era ancora disciplinato normativamente, tuttavia, alcune amministrazioni comunali avevano già provveduto alla loro installazione e ne facevano, dunque, già uso e — suggerisco — abuso. Di conseguenza, quelle amministrazioni si trovavano nell'obiettiva necessità di veder sanata una situazione di illegittimità consistente nell'uso delle apparecchiature medesime: ricordo il caso della città di Bologna, che mosse l'intero Parlamento affinché si pervenisse all'approvazione dell'uso di quei dispositivi. Mi riferisco a quelle famose telecamere che avrebbero dovuto monitorare l'accesso ai centri storici delle nostre città e rilevare contestazioni nei confronti degli automobilisti che, non provvisti del permesso di accesso al centro storico, vi entravano illegittimamente.

Come succede spesso, la questione ha avuto una sua evoluzione e oggi si cerca di vendere l'introduzione di quelle famigerate apparecchiature telematiche con l'emendamento che è stato presentato dal Governo in Commissione trasporti, approvato dalla medesima e che oggi fa parte integrale del testo che sarà discusso in aula.

Ebbene, occorre dire subito che rispetto alla problematica iniziale, dalla quale ha preso piede l'intera vicenda, oggi il quadro è completamente mutato, in

quanto la norma che stiamo discutendo non è più quella iniziale, ma è una cosa diversa.

Onorevole relatore, non siamo di fronte ad alcuna innovazione; non stiamo portando nessuna innovazione all'interno del nostro paese: non è vero che con il provvedimento in esame si potranno finalmente utilizzare quelle apparecchiature; esse già esistono, sono in uso e la norma va semplicemente a regolamentare la situazione esistente, senza introdurre alcunché di nuovo. L'unico elemento di novità che viene in rilievo è il seguente: per la regolarità della contestazione di un processo verbale — di una multa — non è più necessaria la presenza dell'ufficiale di pubblica sicurezza; non è più necessaria, dunque, la presenza sulla strada dell'ufficiale di pubblica sicurezza avente l'obbligo di contestare immediatamente al cittadino la contravvenzione.

È questa la grande novità.

Noi non siamo contro la legalità, signor sottosegretario, non siamo contro l'uso dei dispositivi che ho ricordato, ma siamo sicuramente per la tutela anche dei diritti dei cittadini; ed io penso che se il legislatore ha previsto nel nostro ordinamento l'obbligo della contestazione immediata e la presenza sulla strada del funzionario che accerta l'eventuale infrazione, non lo ha fatto per insana passione, ma perché il cittadino ha il diritto sia di vedersi contestare immediatamente un'eventuale infrazione sia di potersi disculparsi subito verbalmente. Oggi si intende cancellare questa previsione. Potremmo aprire una grandissima discussione sull'opportunità o meno di questa decisione, però lei sa, signor sottosegretario, che quando all'interno del Comitato ristretto della nostra Commissione si discute sul codice della strada, e quindi sulle modifiche che dobbiamo apportarvi, tutti i gruppi concordano sul fatto che si debba andare nella direzione di una maggiore sicurezza delle strade e di una maggiore tutela della salute pubblica. Su questi concetti siamo sempre tutti d'ac-

cordo: il modo in cui vengono poi realizzate queste finalità lo si determina con le leggi che si approvano.

Personalmente, nutro delle perplessità di fondo. Non sono convinto, signor sottosegretario, che si aumenti la sicurezza togliendo la polizia municipale dall'incrocio di una strada o la pattuglia della polizia stradale dall'autostrada. Non ne sono affatto convinto e temo che, con l'approvazione di una simile norma, le varie amministrazioni si muoveranno in quella direzione. Se cominciamo ad affermare che è possibile elevare legittimamente contravvenzioni piazzando all'angolo di una strada una telecamera e prendendo il numero di targa di chi, magari, passa con il rosso per svoltare a destra perché non c'è traffico (o, peggio ancora, anche se c'è traffico, creando quindi situazioni di pericolo e possibilità di incidenti), facciamo una scelta ben precisa. Personalmente, sono propenso a ritenere che se un automobilista indisciplinato è abituato a commettere questo tipo di infrazioni, se c'è una telecamera, che lui chiaramente non vede (perché se fosse noto che in un determinato punto c'è una telecamera forse le infrazioni non verrebbero commesse, ma questo è tutto da verificare, nel nostro paese), continuerà a commetterle. Prenderà le multe ma, soprattutto se si tratta di una persona che non ha problemi di portafoglio e che è stata educata — o diseducata — in quella maniera, continuerà a mantenere questi suoi atteggiamenti non corretti di violazione del codice. Penso, invece, che se all'angolo di quella strada vi fosse un vigile, forse l'automobilista, anche quello indisciplinato, non passerebbe con il semaforo rosso.

Analogamente, sono convinto che, mettendo i rilevatori della velocità nelle nostre strade, i cosiddetti multavelox, a stampare centinaia di fotografie (perché questo avverrà sulle nostre strade, dal momento che non vi è in questo paese l'educazione al rispetto dei limiti, dobbiamo ammetterlo), creeremo una sorta di « multifici ». Signor sottosegretario, lei sa bene, o perlomeno dovrebbe sapere, che,

tanto per fare un esempio, questo paese è pieno di nonni, nonne e zii ultra ottantenni che hanno annotate sulla patente decine di segnalazioni e ai quali è stata sospesa la patente per tre o sei mesi. Per quale motivo avviene questo? Perché attualmente il sistema prevede che non ci sia alcun controllo immediato, in quanto non c'è la polizia stradale o municipale a contestare immediatamente l'infrazione e a « prendere » dai documenti i dati dei soggetti che infrangono le norme del codice. Le multe vengono inviate direttamente a casa e si invita il soggetto a recarsi presso gli uffici per pagarle. Signor sottosegretario, lei sa bene che il 99 per cento delle persone, in questi casi, dichiarano che il giorno in cui è stata rilevata l'infrazione non erano alla guida della macchina perché l'avevano prestata ad alcuni amici e pertanto non sanno chi vi fosse sopra. Così, si paga la multa e se, non si ha una persona che assicura la propria disponibilità, si mostra la patente della zia o della nonna ottantenne dicendo che questa ha il vizio di andare forte, e facendole sospendere la patente anche se, magari, è su una carrozzella e non guida ormai da vent'anni.

Questa è la situazione attuale. Allora le chiedo: si fa più sicurezza ed educazione stradali mettendo direttamente la polizia sulla strada a registrare subito i dati di chi dovesse infrangere il codice, incorrendo nel ritiro immediato della patente, o si fa più educazione stradale e più repressione stampando centinaia di multe, che non sempre vengono pagate, incolpando una zia compiacente che si prende l'onere della sospensione della patente? Queste sono considerazioni che rimetto a lei e che dovrebbero far riflettere sull'opportunità di introdurre norme di questo tipo.

Non siamo contrari all'utilizzo di apparecchiature telematiche o dei multavex: noi siamo favorevoli all'utilizzo di tutti gli strumenti oggi a disposizione e ad un loro uso correttamente normato, nonché a tutte quelle norme finalizzate a favorire l'educazione dei comportamenti —

ovviamente accompagnate dall'aspetto repressivo — e a garantire maggiore sicurezza sulle strade.

Con questo tentativo demagogico — perché questo si sta facendo con il provvedimento al nostro esame — volto ad assicurare i cittadini che le cose stanno cambiando e che da oggi in poi saranno effettuati rigidi e severi controlli, colpendo i trasgressori con decine e centinaia di multe, non si arriverà da nessuna parte. Quando tra un anno ci troveremo a verificare l'incidenza dell'innovazione legislativa che oggi introduciamo nel nostro ordinamento, sono sicuro, signor sottosegretario, che i diagrammi relativi agli incidenti e alle perdite di vite umane non saranno cambiati di una virgola. Con queste norme, infatti, non si fa né educazione né prevenzione; noi abbiamo questa convinzione.

Ritengo di aver motivato a lungo le nostre perplessità. Credo che, prima di intervenire in via normativa nel senso in cui il Governo sta operando (quello di legalizzare le figure degli ausiliari del traffico equiparandole ai pubblici ufficiali, con tutto quello che ne consegue, e di introdurre le norme che, in base all'articolo 200, consentiranno alle amministrazioni comunali di « fare cassa » e di sanare i propri bilanci con qualche centinaia di milioni di multe in più l'anno, che per una grande città non sono una grande cosa, ma per un piccolo comune rappresentano molte volte un'alta percentuale delle entrate dell'amministrazione), noi avremo venduto all'opinione pubblica l'idea che si vuole fare sicurezza ed educazione stradale, mentre l'unico risultato sarà quello di far ridere i sindaci che con tanta forza le hanno chiesto l'introduzione di queste norme. Questo la dovrebbe far riflettere.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Replica del Governo — A.C. 6522)

PRESIDENTE. Prendo atto che il relatore, l'onorevole Stajano, rinuncia alla replica.

Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

MAURO FABRIS, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, intendo anzitutto scusarmi con lei e con l'Assemblea per il ritardo con cui sono giunto in aula, a causa di un contrattempo.

Il provvedimento di cui oggi discutiamo è stato emanato dal Governo il 2 novembre scorso, ed è finalizzato a chiarire una norma che stava recando non pochi problemi ad alcune amministrazioni locali. Questa norma infatti nasce dalla spinta e dall'esigenza manifestata da queste amministrazioni di chiarire le norme contenute in un provvedimento emanato in precedenza e in vigore, e concernenti la cosiddetta legge Bassanini-bis.

La legge 15 maggio n. 127 del 1997 ha introdotto infatti, come è già stato detto nel dibattito, ai commi 132 e 133 dell'articolo 17 una nuova figura: quella di « ausiliario della sosta », alla quale possono essere conferite funzioni di prevenzione e accertamento in materia di sosta.

In base a quanto disposto dal già citato comma 132 tali funzioni possono essere assegnate ai dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, limitatamente — vorrei sottolinearlo — alle aree oggetto di concessione; non vi è cioè una licenza a muoversi in lungo e in largo per le città e a fare cose diverse da quelle previste nelle norme che regolamentano questo tipo di gestione.

Analoghe funzioni possono essere attribuite, ai sensi del comma 133, anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico; a tale personale possono essere conferite anche le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico. Quindi, anche in questo caso, si configura una chiara delimitazione delle funzioni e delle aree d'intervento, in cui queste persone possono essere impegnate.

Tali norme, introdotte per far fronte ai gravi problemi di congestione del traffico urbano e di inquinamento delle città, sono

state oggetto di interpretazione restrittiva da parte dei tribunali di Roma e Perugia. Ecco perché, al fine di non compromettere l'applicabilità delle suddette norme con le prevedibili e gravi conseguenze di congestione del traffico e inquinamento dell'area, è stato predisposto il decreto-legge che oggi esaminiamo per dare l'interpretazione autentica del legislatore sulle disposizioni che regolano l'attività dei cosiddetti ausiliari della sosta.

L'articolo 1, comma 1, del decreto-legge di cui ci stiamo occupando precisa che nelle « (...) funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni (...) » previste dall'articolo 12, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono compresi i poteri di contestazione immediata e di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento.

Nel comma 2 dell'articolo 1 del decreto in esame vengono inoltre estese le competenze, includendo anche quella di « disporre la rimozione dei veicoli (...) ».

Infine, il comma 3 precisa che il termine per l'emissione dell'ordinanza-ingiunzione da parte del prefetto ha natura ordinatoria.

Il testo così formulato, almeno nelle intenzioni del Governo, dovrebbe risolvere tutti i dubbi applicativi all'origine delle sentenze emesse dai tribunali di Roma e di Perugia. È di tutta evidenza che questo provvedimento — lasciando perdere alcune note polemiche e forzature espresse da alcuni colleghi intervenuti in precedenza — ha la chiara funzione di liberare le forze di polizia municipale e di Stato e i carabinieri da funzioni e incombenze che possono essere tranquillamente assolte, almeno in ordine ad alcune aree, quelle dei parcheggi a pagamento, delle corsie riservate alla circolazione dei mezzi pubblici, dall'ausiliario della sosta. Penso che, al di là di queste precisazioni che riguardano i contenuti del decreto-legge all'esame dell'Assemblea, sia necessario avviare una discussione — come, peraltro, i colleghi hanno già fatto — in ordine alla necessità di combattere la confusione e il disordine amministrativo imperanti all'interno delle nostre città, che sono la causa

prima dei gravi danni provocati alle utenze deboli e meno deboli, quelle cioè che usano i motorini, i cicli, i motocicli e le auto in generale. Il disordine e la confusione amministrativa devono essere assolutamente posti sotto controllo per garantire i parcheggi e la mobilità dei mezzi pubblici. Il disegno di legge oggi al nostro esame ha l'obiettivo di mettere ordine in questo settore, accanto ad un riordino certamente più generale finalizzato a limitare i danni del traffico che nelle città sono enormi. Vi sono dati che sfuggono normalmente alla pubblica opinione e, a volte, anche alle nostre discussioni in ordine alla gravità del fenomeno degli incidenti all'interno delle città: la gran parte degli incidenti si verificano nelle città; la gran parte degli incidenti gravi che colpiscono le categorie più deboli, come i giovani e gli anziani, accadono nelle città, perché non è garantita la circolazione e la mobilità di chi non può usare l'automobile, di chi è costretto ad utilizzare il mezzo di trasporto pubblico o, comunque, ha difficoltà ad accedere in alcune zone della città.

Se non garantiamo la possibilità di mobilità ai mezzi pubblici; se non garantiamo la possibilità di accesso alle zone a traffico limitato, in cui sono previsti i parcheggi a pagamento, a chi ha la necessità di muoversi con mezzo proprio, non riusciremo a garantire proprio quelle fasce più deboli che, nelle città, trovano maggiori difficoltà a vivere e a muoversi.

La nostra discussione deve considerare in modo specifico i danni che si verificano nelle città, perché il Governo intende intervenire proprio su questo aspetto con la redazione del primo piano nazionale per la sicurezza stradale. Lo ripeto, tre quarti degli incidenti e dei 7 mila morti che ci sono ogni anno nel nostro paese sono, purtroppo, addebitabili alla mobilità nelle nostre città.

Si tratta, allora, di poter utilizzare in maniera diversa e migliore proprio le forze di polizia affinché la loro funzione non si riduca a questa stucchevole lotta tra guardie e ladri, come se dovessero essere appostati dietro l'angolo della

strada pronti ad intervenire — come prima diceva il collega Mammola — nel momento in cui qualcuno violi le norme della circolazione e del traffico. In questo modo, abbiamo pensato di poter consentire un uso migliore e diverso di questi servitori dello Stato.

Vi è, infine, un ultimo elemento introdotto dal Governo nel testo oggi al nostro esame: l'uso delle immagini video in modo da poter sanzionare, anche in un momento successivo, le infrazioni commesse. È un provvedimento — lo voglio dire in queste giornate in cui si discute molto di una diversa e migliore organizzazione delle forze dell'ordine e di polizia — che è stato richiesto con forza da tutti i corpi della polizia municipale, della Polizia di Stato e dei carabinieri. È di tutta evidenza che vi sia un aspetto che garantisce il proliferare delle infrazioni al codice: la certezza che si possa rimanere impuniti quando si violino le norme di circolazione sulla strada.

È questo il primo aspetto che ci viene evidenziato dalle forze di polizia, quando discutiamo assieme sul modo migliore di prevenire e reprimere l'elevato numero di infrazioni al codice della strada. La prima risposta è proprio questa: non vi è la certezza di poter sanzionare le infrazioni più gravi che più ricorrentemente causano disastri, danni e morti nelle città.

In un recente incontro, l'assessore alla mobilità del comune di Milano ci ricordava che oltre il 50 per cento delle morti nella città di Milano avviene per il mancato rispetto del semaforo rosso. Vi è la certezza di potercela fare comunque e che si possa correre per quel rischio perché tanto nessuno è lì a sanzionare questa violazione gravissima alle norme del codice che provoca i danni sopra ricordati.

Allora l'introduzione e l'estensione dell'uso di questi strumenti, che peraltro esistono — ha ragione il collega Mammola, non c'è nulla di nuovo; in questo senso non dobbiamo avere alcun timore, perché essi sono già stati autorizzati, anche recentemente, per controllare gli accessi ai centri storici ed anche per sanzionare le infrazioni relative a tali divieti, si ricollega

innanzitutto, per le ragioni prima esposte, a quanto stiamo discutendo, ma soprattutto costituisce un valido elemento di aiuto e sostegno per controllare meglio la mobilità ed il traffico.

Vorrei dire peraltro al collega Mammola che condivido totalmente la sua riflessione in ordine al fatto che non potranno certo essere le sanzioni a cambiare i comportamenti scorretti degli italiani che vanno in automobile. Questo è sicuro e lo abbiamo constatato anche la scorsa estate durante i tragici esodi estivi, quando ad ogni *weekend* raddoppiava il numero delle multe e, purtroppo, crescevano gli incidenti ed i decessi.

Come dicevo, è senz'altro così, tant'è vero che in sede di discussione sul codice della strada — il collega, il quale segue la materia da vicino, lo sa benissimo — si ragiona appunto sulla necessità di introdurre le cosiddette pene educative, quelle pene cioè che cambino i comportamenti anomali, distorti e soprattutto ripetitivi degli automobilisti. Sappiamo che la sanzione amministrativa, in sé e per sé, non modifica questi comportamenti. È però di altrettanta evidenza che poter dare la certezza che chi viola sistematicamente la norma da rispettare — rimaniamo al caso dell'attraversamento degli incroci con il semaforo rosso — è colpito una volta con la sanzione amministrativa e successivamente in base alle disposizioni che il Parlamento vorrà introdurre, garantisce che si può anche ragionare sulle pene rieducative, di cui tanto si discute, in maniera diversa da quella che si è seguita fino ad oggi. Infatti, è difficile parlare di pene rieducative quando non c'è nemmeno la certezza di poterle comminare, anche se, purtroppo, questa è la situazione di fronte alla quale ci troviamo.

Nel massimo rispetto allora dei lavori del Parlamento, che però purtroppo su questa materia si stanno dilungando, il Governo ha ritenuto utile, opportuno e necessario introdurre nella discussione sul provvedimento in esame anche la questione dell'uso delle immagini video in un momento successivo per sanzionare le infrazioni al codice. Non c'è — lo ripeto —

nessuna mira gratuitamente repressiva, ma solo la necessità di dare la certezza della possibilità di sanzionare le infrazioni al codice (mentre oggi purtroppo ciò non è consentito) e quindi di impiegare le forze di polizia in controlli di natura diversa, ad esempio sull'efficienza dei mezzi in circolazione; mi riferisco ai controlli che verranno poi richiesti — stando a quanto ho ascoltato nel dibattito svoltosi in Commissione — dalle nuove norme che questo Parlamento ha intenzione di introdurre. Si tratterà certo, con un regolamento successivo (che peraltro la norma che il Governo vuole introdurre prevede), di evitare eccessi, di stabilire come gestire questo tipo di documentazione; anche questo sarà oggetto di confronto con il Parlamento, ma certo tutto ciò dovrà avvenire utilizzando in maniera rigorosa questa possibilità che oggi le moderne tecnologie ci forniscono. Ciò in modo che il nostro non diventi — lo diceva prima sempre l'onorevole Mammola — un paese di nonne volanti. Per evitarlo dobbiamo assicurare la possibilità di stabilire in maniera certa l'identità di coloro i quali violano le norme.

Come dicevo prima, le telecamere sono già in uso e proprio ieri sui giornali abbiamo letto come per il controllo del centro storico di Firenze il comune abbia previsto l'installazione di quattordici telecamere. Abbiamo letto altresì come a Brescia, nei quartieri a più alto rischio criminalità, vi sia l'intenzione di introdurre ogni 180 metri queste telecamere, nel quadro dell'iniziativa chiamata « quartiere sicuro », sostenuta dalla regione Lombardia con un finanziamento di 3 miliardi che punta ad installarle, con queste finalità, non solo a Brescia, ma anche a Mantova e a Milano.

Si tratta di iniziative per le quali la stessa regione Lombardia si è impegnata in maniera molto rilevante dal punto di vista finanziario e che comportano un'estensione nell'utilizzo delle telecamere che va ben al di là di quella che prima il collega Mammola paventava, parlando degli aspetti più attinenti alla cosiddetta *privacy*. Se alcune regioni cominciano a

finanziare i comuni intenzionati ad usare le telecamere per il controllo del territorio (come centrali quindi del comune, non delle forze di polizia od altro, gestite direttamente dal comune stesso), è evidente che un uso più limitato, come quello che oggi il Governo propone, solo al fine di sanzionare le infrazioni al codice, dovrebbe essere accolto senza il timore che con ciò s'intenda instaurare uno Stato di polizia o un controllo od una violazione della *privacy* dei cittadini. D'altra parte, le moderne tecnologie consentono anche di limitare l'azione di tali strumenti al riconoscimento del mezzo e non della persona che viola la norma; ciò avviene già in molte città per il controllo della fluidità del traffico. Vorremmo che l'uso di tali strumenti servisse anche per assicurare che chi viola le norme del codice della strada nel nostro paese venga perseguito.

Mi appello ai gruppi dell'opposizione affinché, in attesa di varare la riforma del codice della strada, al quale tutti i gruppi stanno lavorando da tempo, possa esservi sul provvedimento in esame un sostegno più corale ed ampio di quello ristretto alla sola maggioranza, come è avvenuto per altre disposizioni, ad esempio sull'uso del casco, che mi sembra siano state accolte dal paese con generale consenso e, anzi, con la soddisfazione di verificare che finalmente si agisce concretamente per combattere una tragedia per l'Italia che, purtroppo, anche in questo campo, è agli ultimi posti in Europa; infatti, il contributo di sangue che noi diamo è elevatissimo: dei 42 mila-45 mila morti sulle strade in Europa, mediamente, negli ultimi dieci anni, ben 7 mila sono italiani.

Credo che agire per cercare di ridurre questa disgrazia nazionale rappresenti uno sforzo al quale l'intero Parlamento, al di là delle distinzioni politiche, deve partecipare.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione dei progetti di legge: S. 50-282-358-1181-1386-2793/ter-2598-3060: Delega al Governo in materia di riordino dell'Arma dei carabinieri, del Corpo forestale dello Stato, del Corpo della Guardia di finanza e della Polizia di Stato. Norme in materia di coordinamento delle Forze di polizia (approvati in un testo unificato dal Senato) (6249); e delle abbinate proposte di legge: Sbarbati; Messa ed altri; Tarditi ed altri; Cicu ed altri; Anghinoni ed altri; Albanese ed altri; Storace; Caccavari ed altri; Pivetti; Ascierto e Gasparri; Frattini; Migliori e Delmastro Delle Vedove; Tarditi; Carotti; Frattini; Russo ed altri; Bastianoni ed altri; Giovanardi (658-1657-1856-2717-2857-2935-2978-3329-4107-4320-4516-4714-5748-6125-6148-6182-6187-6326) (ore 10,30).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della discussione dei progetti di legge, già approvati in un testo unificato dal Senato: Delega al Governo in materia di riordino dell'Arma dei carabinieri, del Corpo forestale dello Stato, del Corpo della Guardia di finanza e della Polizia di Stato. Norme in materia di coordinamento delle forze di polizia; e delle abbinate proposte di legge d'iniziativa dei deputati: Sbarbati; Messa ed altri; Tarditi ed altri; Cicu ed altri; Anghinoni ed altri; Albanese ed altri; Storace; Caccavari ed altri; Pivetti; Ascierto e Gasparri; Frattini; Migliori e Delmastro Delle Vedove; Tarditi; Carotti; Frattini; Russo ed altri; Bastianoni ed altri; Giovanardi.

(Contingentamento tempi discussione generale - A.C. 6249)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatori per la maggioranza: 20 minuti ciascuno;

relatore di minoranza: 15 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 10 minuti (17 minuti per ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 58 minuti;

Forza Italia: 49 minuti;

Alleanza nazionale: 45 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 41 minuti;

Lega forza nord per l'indipendenza della Padania: 39 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 34 minuti.

Comunista: 34 minuti;

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 1 ora, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

UDEUR: 11 minuti; Verdi: 9 minuti; Rinnovamento italiano popolari d'Europa: 8 minuti; CCD: 8 minuti; Rifondazione comunista-progressisti: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 5 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; CDU: 3 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 2 minuti.

***(Discussione sulle linee generali
— A.C. 6249)***

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare di Forza Italia ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del comma 2 dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore per la maggioranza per la IV Commissione, onorevole Ruffino.

ELVIO RUFFINO, Relatore per la maggioranza per la IV Commissione. Signor

Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per primo perché la IV Commissione è competente per l'articolo 1.

Le Commissioni I e IV hanno profuso congiuntamente un intenso impegno per l'esame del provvedimento in discussione. Nonostante il notevole lavoro al quale le due Commissioni sono state chiamate sugli altri argomenti di competenza, esse hanno dedicato a questo provvedimento numerose sedute e molte ore di discussione, con decine di interventi, non pochi dei quali fino al limite dei 30 minuti; inoltre, vi sono stati gli interventi del ministro delle politiche agricole e forestali, del ministro della difesa, del sottosegretario di Stato per l'interno e dei sottosegretari di Stato per la difesa. Sono state svolte numerose audizioni, sia in sede formale, sia in sede informale, che hanno permesso di acquisire il parere dei comandanti dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, del capo della Polizia di Stato, dei due Cocer interessati, dei sindacati di polizia, di associazioni, fra le quali quelle prefettizie. Alcune ore sono state dedicate anche all'esame degli emendamenti — poco meno di 500 — senza però poter andare oltre l'esame di quelli riferiti l'articolo 1 (peraltro, l'articolo sul quale si è concentrata la massima attività emendativa sia per quantità sia per qualità). È naturalmente un limite del lavoro delle Commissioni, dovuto — io credo — al rifiuto delle opposizioni di concordare un efficace utilizzo del non poco tempo a disposizione e in particolare al rifiuto, nella fase finale del lavoro, di concentrare l'impegno sull'esame degli emendamenti più significativi di ogni articolo.

Ciò nonostante, pensiamo che il lavoro dell'Assemblea possa essere agevole, sia per l'ampiezza della discussione che comunque si è svolta nelle Commissioni, sia perché riteniamo quello messo a punto dal Senato un buon testo, in larghissima parte da conservare senza cambiamenti, anche se alcuni punti ci costringeranno ad un intervento (si veda, ad esempio, l'articolo 9, il cui contenuto solo in parte corrisponde ad una norma già in vigore) e quindi probabilmente ad una terza