

delle caratteristiche e della classificazione delle strade, in particolare alla luce di una previsione del limite di velocità per i veicoli che si adegui di più alle diverse caratteristiche delle strade ed alla loro classificazione. Tra i criteri di delega che risultano di più stretto interesse per gli utenti, in particolare sotto il profilo della sicurezza, possono essere segnalati i seguenti: revisione della disciplina della velocità dei veicoli — lettera *r*) —, adeguandola alle caratteristiche delle strade e alle condizioni atmosferiche, stabilendo, in caso di precipitazioni atmosferiche, una riduzione dei limiti di velocità di venti chilometri all'ora; introduzione dell'obbligo di dotare i veicoli di nuovi dispositivi di sicurezza — lettera *t*) —, tra i quali il sistema antibloccaggio in frenata, l'*airbag*, per il guidatore e il passeggero anteriore e un meccanismo che segnali il superamento della velocità massima.

Si prevede inoltre la modifica della disciplina sulla patente di guida prevedendo, in particolare, per gli aspiranti al conseguimento l'obbligo di effettuare esercitazioni ed esami anche in autostrada, nonché l'introduzione della patente di guida a punti, basata su un sistema che prevede la sottrazione dal punteggio complessivo iniziale (venti punti) di alcuni punti per ogni violazione delle norme richiamate dall'articolo 129, comma 1, del codice della strada. Il punteggio iniziale potrà essere ricostituito in assenza di violazioni per un periodo di tre anni ovvero a seguito della frequenza di corsi di aggiornamento organizzati da soggetti pubblici e privati a ciò autorizzati o dalle autoscuole.

È prevista l'introduzione dell'obbligo di revisione della patente per i soggetti che abbiano subito un trauma cranico o che siano stati in coma, nonché l'aggiornamento delle norme per la revisione periodica dei veicoli, la semplificazione delle procedure per la realizzazione di interventi finalizzati al controllo della velocità, l'introduzione della possibilità di trasportare un passeggero sui ciclomotori, sulla base di specifiche caratteristiche costruttive e funzionali, l'introduzione di un

certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori per i soggetti minori, prevista alla lettera *ggg*).

Questo certificato potrà essere acquisito, oltre che presso le autoscuole, anche frequentando corsi appositamente organizzati presso le istituzioni scolastiche statali e non statali di istruzione secondaria. A questo fine sono state destinate parte delle risorse finanziarie (7,5 per cento) derivanti dai proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie riscosse dallo Stato e assegnate al Ministero della pubblica istruzione.

È stato introdotto uno specifico reato per quanti partecipano ed organizzano gare di velocità sulle strade pubbliche ed è stata prevista la revisione della disciplina del parcheggio nei centri abitati. Si è cercato di favorire una più efficace, completa e tempestiva informazione all'utenza circa lo stato della viabilità e del traffico.

Naturalmente sono stati introdotti molti altri principi a cui il Governo dovrebbe attenersi, ma bisogna ricordare che altre problematiche attinenti alla disciplina della circolazione stradale, le quali rivestivano un carattere di particolare urgenza, sono state affrontate con altri provvedimenti già approvati dal Parlamento, quali ad esempio l'obbligo di utilizzo del casco, la disciplina dei trasporti eccezionali, quella dell'occupazione degli spazi pubblici adiacenti alle strade e così via.

Nella definizione dei criteri direttivi la Commissione ha tenuto conto degli indirizzi prevalenti pur dovendosi comunque prendere atto di differenti orientamenti delle forze politiche, come è accaduto per la previsione della velocità massima consentita ai veicoli. Su tale questione si è già sviluppato un confronto nel corso dell'esame in Commissione, che evidentemente potrà essere ripreso nel corso della discussione in Assemblea. Tuttavia, questo aspetto rappresenta una questione marginale rispetto al complesso della riforma che deve invece incentrarsi su altri obiettivi, come l'educazione e la sicurezza stradale. A questo riguardo bisogna ri-

chiamare in particolare la previsione diretta a favorire l'introduzione di dispositivi di equipaggiamento dei veicoli in armonia con gli orientamenti comunitari. L'attività normativa del Governo sarà quindi di semplificazione e di coordinamento della normativa vigente, in particolare per quanto riguarda le disposizioni comunitarie.

L'articolo 3 consente al Governo di adottare, entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della legge, norme integrative e modificative del regolamento di attuazione nel nuovo codice adottato con il già citato decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

L'articolo 4 definisce le modalità per l'espressione del parere parlamentare sui decreti legislativi emanati. In questo contesto è previsto un doppio parere, prima sul testo provvisorio dei decreti legislativi al fine di valutarne la conformità con i principi ed i criteri direttivi, già fissati dal Parlamento, e quindi sul testo definitivo degli stessi decreti.

L'articolo 5 prevede la possibilità che il Governo adotti norme integrative e correttive dei decreti legislativi adottati in base all'articolo 1.

L'articolo 6, infine, precisa che nell'attuazione delle deleghe contenute nel provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e reca la clausola di copertura finanziaria degli oneri recati dal provvedimento e quantificati in 5 miliardi annui connessi all'attuazione del criterio di delega, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *ff*), relativo alla possibilità per i soggetti con minorazioni di richiedere di svolgere le esercitazioni di guida per il conseguimento della patente su veicoli adattati i quali devono essere posti a disposizione dagli enti locali. A questi oneri si fa fronte mediante il ricorso al fondo speciale in conto capitale utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.

In conclusione, ringrazio i colleghi per il lavoro svolto e auspico che si giunga rapidamente all'approvazione di un provvedimento molto importante e atteso dall'opinione pubblica, che non potrà essere

certamente né perfetto né definitivo. È evidente che, trovando un opportuno accordo con il Senato, esso potrà essere approvato in questa legislatura purché non si presentino centinaia di emendamenti; ma se non si rinuncerà al desiderio di introdurre modifiche significative, difficilmente esso potrà vedere la luce.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

ILARIO FLORESTA. Signor Presidente, il testo di riforma del codice della strada e della conseguente delega al Governo per l'emanazione di nuove norme in materia di sicurezza della circolazione giunge in aula dopo un lungo, anzi, troppo lungo iter; giunge con grande ritardo ed ormai fuori tempo massimo: non è infatti immaginabile né accettabile, anche sulla scorta di quello che il relatore ha appena detto, che ad un argomento tanto importante, che riguarda non solo la sicurezza della circolazione stradale ma, per vari aspetti, tutto il nostro sistema dei trasporti e delle infrastrutture, vengano riservate poche sedute con un esame superficiale nell'aula della Camera dei deputati che da tempo dovrebbe essere sciolta e che lo sarà di diritto fra pochi giorni.

Non è dunque corretto invitare l'opposizione ad assumere un atteggiamento favorevole su questo provvedimento, limitando la formulazione di emendamenti non solo dei gruppi ma anche dei singoli deputati interessati a veder tradotti in norme specifiche esigenze o punti di vista su argomenti tanto essenziali per la vita e la sicurezza dei cittadini — perché di questo stiamo parlando — e su disposizioni che tanto fortemente incidono sulle condizioni di sviluppo del tessuto econo-

mico dell'Italia. Argomenti come questi richiedono un ampio e sereno confronto che sviluppi pienamente quella dinamica di dibattito parlamentare su temi specifici, che riconosca ed esalti il ruolo della Camera come luogo della rappresentanza democratica e popolare: ma — ahimè — durante l'attuale legislatura ben poco abbiamo visto di tutto ciò.

Il Governo o, meglio, i Governi di sinistra che si sono succeduti in questi anni avrebbero avuto tutto il tempo per condurre serenamente a compimento un lavoro di radicale riforma del codice della strada, ma è mancata una coerente e decisa volontà politica e sono stati scarsi ed episodici — come ha ricordato il presidente Stajano — i momenti di vera collaborazione con il Parlamento e la Commissione. Basti pensare agli atteggiamenti dei ministri Costa e Micheli: il disinteresse alla questione è apparso palese ed è risultata tangibile la tattica ostruzionistica posta in atto dai rispettivi dicasteri in una continua sovrapposizione e contrapposizione di competenze.

Da ultimo, a rendere eclatante l'insensibilità di questo Governo, va sottolineato che per più di nove mesi la Commissione trasporti ha atteso i pareri delle altre Commissioni chiamate ad esprimerli ed in particolar modo della Commissione bilancio, solo perché nella compagine governativa non si riusciva a trovare un accordo e a fare chiarezza: è questa la verità!

Il Ministero del tesoro — che pure nell'ultima finanziaria di sapore elettorale ha accettato di tutto, con episodi di finanza allegra che fanno rimpiangere il clientelismo della prima Repubblica — ha ritenuto assurdo dover individuare le risorse per l'educazione stradale dei giovani, la sicurezza delle nostre strade e, insomma, la vita degli italiani.

Solo pochi giorni fa la Commissione bilancio ha finalmente dato il via libera, dopo aver ottenuto, come è scritto nel parere agli atti, l'assicurazione dal Governo che nel complesso non devono derivare dalle riforme nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato: è come

dire che i soldi dei contribuenti sono sempre disponibili per il superfluo e mai per il necessario!

Affermare che questa riforma non richiede stanziamenti è una menzogna: senza nuove risorse non si potrà finalmente avere un adeguato livello di educazione stradale nelle scuole pubbliche e private e fallirà l'introduzione dell'obbligo della valutazione di idoneità alla guida dei ciclomotori. Senza risorse e con le capacità amministrative dimostrate dai Governi di sinistra, non si può sperare di raggiungere risultati neppure nel settore dei moderni strumenti di controllo e pianificazione del traffico che il disegno di legge in esame prevede e, talvolta, impone.

Sullo sfondo di tale riforma si disegna l'incapacità di dotare il paese di valide infrastrutture viarie, testimoniata da un quinquennio di insuccessi. La norma in esame, che impone la nuova classificazione delle strade ed autostrade, è destinata a rimanere lettera morta se non si riuscirà a rimuovere il blocco politico alle nuove costruzioni, frutto delle contraddizioni interne alla maggioranza e, in particolare, dell'assurda ostilità dei Verdi a qualsiasi iniziativa. La stessa introduzione della patente a punti — che costituisce di fatto una radicale riforma del sistema delle sanzioni — è destinata all'insuccesso se non si sapranno incoraggiare i meritori tentativi delle forze dell'ordine di assicurare un credibile controllo delle nostre strade e, più in generale, del territorio. Tutto ciò richiede una nuova e diversa volontà politica, un nuovo Governo.

Sono stati necessari quasi quattro anni per raggruppare in un testo unico le diverse e numerose proposte di modifica del codice della strada. La Commissione ha svolto un lavoro accurato e ci è voluta la pazienza e la buona volontà dell'allora relatore, presidente Stajano, per mediare, smussare le differenze, dirimere le divergenze ed appianare i contrasti su un tema che interessa l'intera opinione pubblica e su una materia che deve regolare i comportamenti della totalità dei cittadini. È all'onorevole Stajano che dobbiamo dire grazie: senza la sua costanza, pazienza e

disponibilità a raccogliere e ad elaborare costruttivamente le indicazioni delle varie associazioni degli utenti della strada, nonché dei comuni, della polizia stradale e degli esperti del settore, non saremmo mai giunti all'approvazione in Commissione del testo unificato. È un testo certamente non perfetto, certamente emendabile, ma che ha comunque il merito di tentare l'ammodernamento di norme obsolete.

In aula, però, il relatore non è più l'onorevole Stajano; l'ingratitude tipica degli uomini di sinistra, l'arroganza di chi in questi cinque anni ha praticato il più radicale degli *spoils system* ipotizzabili in ogni singolo settore e non intende deviare da questa linea di comportamento, è stata causa di una rimozione dall'incarico frettolosa quanto ingiusta ed ingiustificata. Non appena egli ha dovuto lasciare l'incarico di presidente della Commissione trasporti, il nuovo presidente gli ha — direi con scarso senso di opportunità e di garbo — sottratto la possibilità di illustrare un provvedimento che meglio degli altri conosceva e del quale avrebbe potuto far conoscere all'Assemblea, con maggiore competenza di chiunque altro, ogni risvolto.

Probabilmente adesso è troppo tardi per vedere coronato da successo un lavoro comunque meritorio perché, francamente, non sappiamo se questo testo potrà essere approvato definitivamente nel corso di questa legislatura. In ogni caso, il nostro lavoro di oggi potrà non risultare interamente vano se i senatori si rassegneranno a rinunciare alla presentazione di emendamenti e non modificheranno il testo che la Camera approverà (se e quando l'approverà). Tengan presente, al Senato, che allo scioglimento delle Camere avranno sì e no otto giornate di seduta.

Il testo al nostro esame, abbastanza innovativo su alcuni aspetti della regolamentazione della circolazione stradale, è un buon punto di partenza; sarebbe però del tutto sbagliato, ribadisco, rinunciare ad emendarlo per paura di non giungere in tempo alla sua approvazione. La Camera lo esamina in prima lettura, quindi

la responsabilità di accettarlo senza modifiche ricadrà, come abbiamo visto, esclusivamente sul Senato.

Punti di forza di questo progetto di legge delega sono la ricerca di soluzioni in materia di sicurezza delle strade e dei veicoli; la nuova disciplina dei limiti di velocità; la ricerca di nuovi strumenti per la riduzione dei consumi energetici; l'obbligo, ai comuni che oggi non sono tenuti a redigere i piani urbani del traffico, di definire programmi di intervento per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di mobilità; l'aggiornamento della disciplina della circolazione dei veicoli; l'obbligo per i gestori delle strade di fornire tempestive informazioni all'utenza sul traffico e sulle condizioni di circolazione. Infine, viene introdotta una nuova disciplina per la validità della patente di guida, con l'introduzione della cosiddetta « patente a punti ».

La sicurezza stradale, ritengo, è affidata di norma a tre fattori fondamentali: l'efficienza dei veicoli, la perfetta agibilità delle strade ed infine, ma forse è il fattore determinante, l'educazione di tutti gli utenti, come prima ho specificato.

In materia di sicurezza dei veicoli, la tecnologia ha compiuto progressi enormi in questi ultimi anni, è necessario che il parco delle autovetture circolanti sia dotato di tutti questi nuovi strumenti. Di questa esigenza si fa carico la legge delega, che prevede l'obbligo di installazione, nei veicoli di prossima immatricolazione, del doppio airbag, dell'ABS e di altri accessori di minore importanza. Riteniamo peraltro — Forza Italia ha presentato un emendamento al riguardo — che sia del tutto fuori luogo prevedere l'obbligo di dotare i veicoli di « giubbetti o bandoliere catarifrangenti da indossare nel caso il conducente sia costretto ad uscire dal veicolo in situazioni di emergenza »: è una norma, mi sia consentita questa espressione, del tutto ridicola, che troverebbe presso i cittadini un'accoglienza sfavorevole e sarebbe spesso disattesa.

Più interessante (ma anche qui, come precedentemente evidenziato, è necessario

qualche ritocco e miglioramento) è la disciplina della patente a punti, ossia di quel meccanismo per cui per le infrazioni più gravi l'automobilista indisciplinato viene punito, oltre che con le usuali sanzioni amministrative, anche con l'attribuzione di un « punteggio negativo » che, ove raggiunga una determinata soglia nell'arco di tre anni, determina la sospensione della patente.

Vorrei ricordare poi alcuni obblighi per i gestori delle autostrade, in particolare quello riguardante l'installazione, nelle zone in cui sono più frequenti i fenomeni atmosferici che riducono la visibilità, di strumenti di illuminazione.

Infine (e ciò rappresenta un'innovazione notevole per la nostra normativa, ma direi anche per la mentalità dell'automobilista), vengono introdotti limiti di velocità differenziati quando le strade sono bagnate per la pioggia. Questa è una norma di sicurezza applicata in altre nazioni europee che è giusto recepire nel nostro ordinamento.

Prima di concludere questo mio intervento, vorrei sottolineare però due punti che mi sembrano essenziali.

In primo luogo, vi è l'esigenza di dare effettiva applicazione alle norme. Spesso quelle esistenti sarebbero di per sé sufficienti per ridurre gli incidenti e la mortalità sulle nostre strade e potrebbero garantire in misura più ampia la mobilità dei cittadini e la scorrevolezza del traffico; purtroppo a volte per colpa dei comuni e dei gestori delle strade mancano i controlli sui comportamenti concreti. Allora, che senso ha inasprire le sanzioni, prevedere nuovi obblighi o divieti se poi nessuno controlla l'applicazione corretta, precisa e costante della legge? Il ricorso alla educazione dei cittadini non basta: occorre anche la presenza discreta, ma attenta e costante, di chi è chiamato a far rispettare le norme, altrimenti l'indisciplina, l'imprudenza e la mancanza del senso di rispetto delle regole prendono il sopravvento. Inoltre, la presenza delle forze dell'ordine, dei vigili urbani, della polizia e dei carabinieri deve essere attiva. Per quanto tempo non è stato fatto

rispettare in Italia l'obbligo di indossare le cinture? Tuttora tale obbligo non viene fatto rispettare in molte zone d'Italia e l'inosservanza di tale norma avviene anche sotto gli occhi di vigili urbani troppo distratti.

In secondo luogo, vorrei ricordare a tutti voi che l'automobilista non è un pollo da spennare e che l'auto non serve ad accrescere le entrate fiscali dello Stato e dei vari enti locali. Alcuni comuni invece hanno ritenuto di poter sfruttare la « sete » di parcheggi della gente per fare cassa in proprio favore o — peggio ancora — in favore di società concessionarie della gestione dei parcheggi a pagamento. Il parcheggio è così divenuto un grande affare e sarebbe il caso di indagare sui criteri con i quali sono state scelte le società concessionarie e sui loro legami con talune giunte. Ad esempio, nell'organizzazione delle strisce blu che delimitano i parcheggi a sosta oraria si è largheggiato oltre misura e sono stati dilatati gli orari di riscossione oltre la logica e la necessità. Mi riferisco alla città di Roma, unica città al mondo dove è previsto il parcheggio a pagamento fino alle ore 23, vale a dire ben oltre la chiusura degli uffici e dei negozi. Questa discutibile quanto ingiustificata decisione della giunta ha certamente giovato alle casse del comune, ma ha di gran lunga ridotto le entrate dei cinema, dei teatri e dei ristoranti del centro storico senza peraltro giovare alla mobilità ed alla fluidità degli spostamenti nelle ore serali. Per questo motivo, al fine di rendere obbligatorio quanto suggerito dalla proposta di legge delega, abbiamo presentato un emendamento al riguardo.

Per quanto sopra esposto, il gruppo di Forza Italia si dichiara tendenzialmente favorevole all'approvazione della proposta di legge delega al Governo per la revisione del codice della strada, ma, sia ben chiaro, sulle questioni di cui ho parlato si svilupperà l'azione emendativa del gruppo di Forza Italia che non rinuncia ad un'azione di indispensabile miglioramento del testo, pur condividendo la necessità della riforma ed i principi fondamentali che la ispirano.

Ciò premesso, non può non evidenziarsi che, in questo contesto di insufficienze e colpevoli ritardi, la decisione del Governo e della maggioranza di esaminare in quest'aula il testo unificato dei progetti di legge delega di riforma del codice della strada deve essere oggettivamente considerata solo come un altro episodio di un'azione propagandistica che la sinistra sta portando avanti in vista delle elezioni. Si forzano i tempi, si tentano di limitare i diritti della minoranza per dimostrare di aver voluto una riforma che invece è stata ritardata proprio dall'azione del Governo, che non ha voluto portarla all'esame di quest'Assemblea prima. Oggi possiamo approvare questo testo solo dopo ampie verifiche e precisazioni, sapendo che comunque il Senato non potrà certo esaminarlo e tradurlo in legge a pochi giorni dalla fine della legislatura, a meno che non decida di approvarlo senza modificarlo.

Riteniamo che per soddisfare le richieste del paese e, in particolare, quelle pressanti delle associazioni che si occupano di sicurezza stradale non si debba ancora una volta « fare fumo », tentando di sostituire ad una verificabile realtà di menzogne una realtà virtuale di inesistenti successi. Occorre invece testimoniare una forte volontà politica, assumendo l'impegno di porre questo tema fra le prime questioni da affrontare nella prossima legislatura. Non è più tempo di espedienti: anche in questo settore il giudizio va rimesso agli elettori.

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

**ENZO SAVARESE.** Presidente, anch'io desidero ringraziare il relatore onorevole Mazzocchin e in particolar modo l'onorevole Stajano per il lavoro compiuto in questi anni, come relatore sul provvedimento prima dell'onorevole Mazzocchin.

Ritengo che con questo testo normativo si faccia un favore all'Italia e non si metta in discussione un qualcosa che, come ho avuto modo di dire in altre occasioni, non può essere sicuramente attribuito né a

merito del Governo né dell'opposizione perché la sicurezza stradale non è né di destra né di sinistra né di centro! La sicurezza stradale è un qualche cosa che dovrebbe stare a cuore a tutti.

Voglio ricordare che il gruppo di Alleanza nazionale ha contribuito in modo attivo, fattivo e partecipativo, soprattutto grazie alla presenza del collega Galeazzi (che si trova attualmente in convalescenza dopo aver subito un intervento chirurgico e al quale auguro di rimettersi in salute quanto prima), che ha partecipato attivamente alla stesura del testo normativo in esame il quale prevede la delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada, testo normativo che come abbiamo potuto verificare era difficile redigere direttamente in Commissione.

I principi che sono stati individuati tuttavia rispondono, in buona parte, all'obbligo comunitario di ridurre nei prossimi anni il numero di incidenti stradali mortali e soprattutto al grido di dolore che ci viene da tante, troppe famiglie, colpite da lutti e disgrazie.

Vorrei ricordare — chiedo scusa se anch'io mi prendo una parte di merito — che una delle proposte di legge in materia, già presentata nella scorsa legislatura, reca la mia firma e prevede l'obbligo di un patentino, un permesso per condurre i ciclomotori (dal quale risulta che vi è stato per così dire un lavoro formativo). Ricordo che nel 1994, vedendo mio figlio Michele prendere il ciclomotore, dissi di sentirmi veramente afflitto dall'idea che un ragazzino di 14 anni potesse condurre un ciclomotore senza conoscere il segnale di divieto di svolta a destra o di svolta a sinistra.

Va dato atto alla Commissione trasporti, ed in particolare all'onorevole Stajano, di aver avuto la forza, magari non in maniera correttissima dal punto di vista parlamentare (perché la previsione è stata inserita in un altro provvedimento), di anticipare, ad esempio con l'obbligatorietà dell'uso del casco, alcuni dei principi correlati proprio alle nuove norme in materia di circolazione stradale.

Vorrei altresì ricordare che nel corso di un convegno presso l'Automobil club di Trieste, al quale ho partecipato, ho ascoltato uno dei massimi esperti italiani in traumatologia, il professor Costanzo, il quale ricordava che, dopo l'approvazione della legge concernente l'uso del casco, la mortalità in caso di incidenti era diminuita del 40 per cento: il che vuol dire decine, centinaia di giovani vite salvate.

Sicuramente possono essere introdotti dei miglioramenti e compiuti degli approfondimenti. Noi di Alleanza nazionale abbiamo già detto in Commissione non riteniamo, ad esempio, che il limite di velocità per una *Micra* possa essere lo stesso per una *Jaguar*, perché la sicurezza attiva e passiva di quell'autovettura è oggettivamente diversa da quest'ultima. Andare a 130 chilometri orari, infatti, con una piccola autovettura non è la stessa cosa che farlo con un'autovettura che ha una potenza ed un sistema frenante migliori.

Riteniamo inoltre (ed anche su questo aspetto ci siamo soffermati in Commissione) che i comportamenti di guida non possano prescindere, ad esempio, dalle condizioni meteorologiche; andare a 130 chilometri orari quando è sereno e le strade sono sgombre è sicuramente meno pericoloso che farlo in condizioni climatiche difficili, con pioggia e neve (un siffatto comportamento di guida in tali condizioni rasenta la criminalità). Il gruppo di Alleanza nazionale non può che confermare l'impegno così autorevolmente sottoscritto anche dal presidente Selva — che vedo entrare — all'approvazione in tempi rapidi di un testo anche attraverso il meccanismo della delega che, in linea di principio, non condividiamo. Tuttavia, come dicevo all'inizio di questo mio brevissimo intervento, la sicurezza non ha attributi e non si può ascrivere ad una parte politica. In questo scorcio brevissimo di legislatura dobbiamo darci il compito di cercare di approvare normative che garantiscano maggiore tranquillità a chi circola per le strade e alle tante madri che ci hanno scritto lamentandosi

dei ritardi per dimostrare che questo Parlamento, quando vuole, può fare qualcosa di utile.

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

ANNA MARIA BIRICOTTI. Vorrei ringraziare il relatore, onorevole Mazzocchin, per la relazione appena svolta, ampia, puntuale e articolata anche rispetto al percorso che la Commissione ha tracciato su una materia tanto importante come quella di cui stiamo discutendo, sulla quale non vi è una particolarità di posizioni a destra, a sinistra o al centro perché si tratta di trovare risposte. Ringrazio anche l'onorevole Stajano per il significativo e difficile lavoro compiuto che mi auguro possa giungere all'esito finale. Auspico che l'onorevole Floresta voglia riconoscere il grande lavoro compiuto dall'onorevole Stajano e da tutti i gruppi politici rappresentati nella Commissione che per tre anni hanno contribuito alla redazione del testo oggi alla nostra attenzione. Esprimo soddisfazione perché questo provvedimento è finalmente giunto all'esame dell'Assemblea.

Il Governo e il Parlamento hanno deciso di affrontare delicatissime questioni che riguardano la riforma del codice della strada per fornire risposte ai gravi problemi relativi ai costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare e a quelli relativi alla sicurezza stradale nel nostro paese. Si tratta di questioni che non possono non essere affrontate. L'Italia, infatti, presenta dati di incidentalità da bollettino di guerra. Ricordo che ogni anno si registrano oltre 7 mila morti, 270 mila feriti e 20 mila disabili con un costo sociale di circa 40 mila miliardi. Una strage che avviene sulle strade e che determina il decesso di 20 persone al giorno. Sono numeri impressionanti, è una tragedia sociale ed umana insopportabile ed inaccettabile nella società del 2000 che affronta le sfide della rivoluzione tecnologica. È una drammatica distruzione di vita e di risorse che non può essere interpretata come un

tributo doveroso, ma inevitabile alla libertà di spostarsi sul territorio e allo sviluppo economico e sociale. È necessario rafforzare la normativa della sicurezza adeguandola a quella europea e alle esigenze che oggi si pongono con tanta drammatica evidenza poiché non vi è nulla di ineluttabile e bisogna fare di tutto perché così non sia.

Il tema ampio e complesso chiama le istituzioni e le forze politiche a dare risposte chiare e precise. Se analizziamo la variabilità del problema in relazione ai tempi e ai diversi paesi e, all'interno dello stesso paese, tra diverse regioni e diverse città, ci accorgiamo che tanti sono i fattori che determinano tali variazioni e che su ognuno di essi si può e si deve incidere. Ma quali sono questi fattori? Certamente il tipo di politiche di sicurezza stradale, il quadro normativo regolamentare, il modello di mobilità e il volume di traffico, le caratteristiche delle rete infrastrutturale e il tipo di struttura insediativa, la sistematicità delle azioni di prevenzione, di controllo e di repressione, la maturità della cultura della sicurezza espressa dal legislatore, dalle amministrazioni locali e dagli organi preposti al governo della mobilità, dal sistema delle imprese e dagli utenti della strada.

Il lavoro svolto in Commissione per aggredire questi nodi, o almeno alcuni di essi, è stato estremamente complesso. Vi erano circa 50 proposte di legge parlamentari ed un disegno di legge del Governo: si è ritenuto opportuno, data la complessità della materia, procedere all'elaborazione di principi e criteri diretti a pervenire ad una delega legislativa.

Mentre il Parlamento maturava una posizione in proposito, non si è stati fermi e sono state varate disposizioni importanti e di particolare urgenza, che hanno già dato ottimi risultati (ne parlava il collega Savarese); mi riferisco, per esempio, alla norma sul casco, che ha ridotto in modo considerevole l'incidentalità, il che non può che renderci felici e contenti.

Con il provvedimento all'esame dell'Assemblea, non esaustivo rispetto a tutti i problemi (sono d'accordo) e che lascia

ancora aperte alcune questioni, potremo fornire una parte delle risposte necessarie. Abbiamo lavorato sul testo, infatti, anche con la consapevolezza del ritardo endemico del nostro paese nel settore della sicurezza stradale, che ha bisogno di una svolta, oggi possibile anche alla luce dell'impegno del Governo per il raggiungimento dell'obiettivo della diminuzione, in conformità con i programmi comunitari, entro il 2010, del 40 per cento del tasso di incidentalità, il che significa passare dagli oltre 6.000-7.000 a 3.900 decessi l'anno, da 270.000 a 110.000 feriti. Non vanno bene neanche questi dati, ma si può trattare di un primo ragionevole obiettivo.

Certo, il problema di fondo è modificare l'attuale modello di mobilità, orientandolo verso condizioni di sostenibilità e maggiore sicurezza, così come è necessario promuovere azioni coordinate dei soggetti pubblici e privati per creare un contesto culturale, tecnico ed organizzativo capace di garantire un più efficace governo della mobilità. La stessa Conferenza europea dei ministri dei trasporti del 1997, l'OCSE, il Comitato economico e sociale dell'Unione europea hanno indicato queste strade, rimarcando come il problema della sicurezza sia un problema di salute pubblica e come ad esso, quindi, si debbano collegare le questioni della formazione, dell'informazione e della sensibilizzazione.

Un contributo significativo in questa direzione lo può dare certamente il provvedimento al nostro esame, che si propone di migliorare le infrastrutture, i mezzi, i comportamenti dei guidatori (la causa del 70 per cento degli incidenti), in una logica di prevenzione. Questi temi sono stati troppo a lungo sottovalutati nel nostro paese: lo rileva l'associazione dei familiari delle vittime della strada, che con grande impegno e commovente generosità chiede l'approvazione di questo provvedimento, considerandolo, seppure con alcuni limiti, un passo in avanti verso la riduzione dell'incidentalità, un obiettivo irrinunciabile che ci consegna una grandissima responsabilità. Quel che il Parlamento

certamente non può e non deve fare è considerare l'incidentalità stradale un fatto normale, un tributo normale da pagare per consentire la mobilità.

Con il testo in esame, la riforma del codice della strada rappresenta un contributo significativo per rimuovere ed attenuare alcune delle cause più frequenti dell'incidentalità. Vorrei ricordare che il documento di sintesi della relazione sulla sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici individua 10 fattori di ordine generale che, nell'ultimo periodo, hanno contribuito in misura particolarmente rilevante a determinare l'incidentalità nel nostro paese; tra tali fattori vi sono la debole protezione degli utenti cosiddetti deboli (pedoni, ciclisti, conducenti di ciclomotori, che rappresentano il 30 per cento dei morti e dei feriti per incidenti stradali); gli utenti a rischio (giovani con meno di ventinove anni, anziani di oltre sessantacinque anni, che rappresentano il 50 per cento dei morti e dei feriti); i dispositivi di sicurezza; i comportamenti di guida; l'obsolescenza del sistema stradale urbano ed extraurbano (la rete stradale ed autostradale è stata spesso progettata e realizzata per altri volumi di traffico ed altre vetture); le infrastrutture a rischio (trafori e viadotti, spesso non compatibili con gli standard di sicurezza); la limitatezza del trasporto collettivo; la mancanza di una cultura della sicurezza stradale (che riguarda anche le strutture tecniche, gli apparati decisionali, il sistema delle imprese e l'industria); la bassa produttività degli interventi per la sicurezza stradale, con carenze di strumentazioni tecniche di base; le insufficienze dei controlli; i limiti di coordinamento ed innovazione in grado di sollecitare attivamente un'elaborazione coordinata e coerente di nuovi modelli di mobilità sostenibile e sicura. Certo, per affrontare questo ordine di problemi occorrono investimenti in infrastrutture; certo, occorre un'educazione stradale forte, ma soprattutto occorre l'affermazione della cultura della legalità e una formazione alla coscienza critica alla libertà anche con il riconoscimento del senso del limite e del

suo valore rispetto all'interesse generale. Occorrono dunque regole, controlli, nuove tecnologie, tenendo conto che le statistiche disponibili pongono tra le prime cause d'incidentalità e di mortalità il mancato rispetto delle precedenze (per il 23 per cento); la guida distratta (per il 15 per cento); l'eccesso di velocità (per il 14 per cento).

Colpisce il fatto che la maggior parte degli incidenti stradali avviene per cause legate alla mobilità per « lavoro e sul lavoro » durante gli spostamenti quotidiani sulle reti locali, comunali e provinciali in cui si riscontra la maggior parte degli incidenti (il 70 per cento) che spesso coinvolgono gli utenti deboli. Pesano invece per il 20 per cento i comportamenti trasgressivi: l'abuso di sostanze (in particolare ciò vale per i conducenti più giovani; ricordo la tragedia delle stragi del sabato sera) o le grandi infrazioni connesse con le ferie estive.

Tutto ciò richiede interventi su specifiche componenti del traffico e degli utenti, ma dice anche che occorre agire sul sistema della mobilità nel suo complesso, a partire dalle città che sono troppo spesso organizzate secondo modelli di mobilità che favoriscono gli spostamenti su vettori individuali, con problemi enormi per quanto riguarda la congestione, gli incidenti, l'inquinamento atmosferico ed acustico.

Con vari provvedimenti il Governo e il Parlamento sono intervenuti a più riprese su questi temi. La situazione non è quella precedente; vi è una modificazione positiva: oggi bisogna rafforzare quegli interventi puntando anche sul piano nazionale della sicurezza e sulle azioni previste dal piano generale dei trasporti che si propone l'obiettivo di costruire un sistema di mobilità sostenibile e sicuro attraverso iniziative più incisive e capaci di favorire il riequilibrio tra le varie modalità, la riorganizzazione del trasporto pubblico locale nei centri urbani dove si producono elevatissimi costi esterni stimati in circa il 4 per cento del PIL. Per questo sono importanti le misure di rafforzamento previste nel testo di provvedimenti che nei

centri urbani favoriscono la sicurezza stradale e migliorano la circolazione: l'armonizzazione dei piani urbani del traffico e dei parcheggi, dei piani urbani di mobilità, con gli strumenti di pianificazione del territorio, consentono di orientarsi verso modelli di città vivibili! Allo stesso modo, sono utili la semplificazione delle procedure per l'adozione di strumenti di controllo della velocità nei centri abitati e dei dispositivi per contenere gli effetti nocivi dell'inquinamento.

Non poteva essere ignorato — ed infatti il testo non lo ignora — il tema del rafforzamento della sicurezza delle infrastrutture. Parlo dei dispositivi per accrescere la visibilità nelle autostrade, ma soprattutto dei guardrail e dei viadotti da mettere in sicurezza. Parlo anche della necessità di usare asfalti drenanti e fonoassorbenti per ridurre il tasso di pericolosità.

Abbiamo lavorato anche sui dispositivi di sicurezza e di equipaggiamento dei veicoli e sulle misure contro la manomissione dei ciclomotori a due o tre ruote e dei motocicli; sui controlli per l'accertamento del tasso alcolemico e la presenza di sostanze psicotrope o stupefacenti; sulla disciplina relativa al trasporto di materiali pericolosi; sulla revisione dei veicoli; sulle patenti per i soggetti disabili.

Mi sembra di particolare rilievo però l'introduzione della patente a punti che ha prodotto effetti positivi dove è già in funzione. Credo che la sua valenza consista nella sua possibilità di incrementare la capacità intimidatoria generale della sanzione, ma anche nella possibilità di indurre ad una maggiore responsabilizzazione il guidatore.

Mi sento di segnalare inoltre per la sua importanza l'introduzione dell'attestato per la guida dei ciclomotori. Anch'io ho presentato una proposta di legge a suo tempo e fa parte dei numerosi provvedimenti sui quali abbiamo lavorato per arrivare alla definizione della norma presente e nel testo di cui stiamo discutendo.

Il patentino riguarda tantissimi giovani. La gratuità del suo rilascio e la semplicità del percorso di apprendimento all'interno

della scuola, possibilmente intrecciato con i corsi di educazione stradale che ci auguriamo vengano effettuati dappertutto, possono fornire ai giovani elementi di conoscenza e di informazione per l'uso della strada con le due ruote, accrescendo la consapevolezza dei rischi e attribuendo la necessaria responsabilità ai giovani.

Avremmo di certo potuto fare di più per esempio rispetto alle tipologie costruttive dei veicoli, al loro equipaggiamento di sicurezza, che abbiamo dovuto attestare sulle norme comunitarie.

Anche il tema dei controlli tecnologici avrebbe potuto essere chiarito meglio ed avere più forza. La telematica, usata ampiamente nei paesi industrializzati, ha la possibilità di rendere più pregnanti i controlli nella circolazione e ciò è assolutamente necessario per renderli efficaci. Non c'entra niente la privazione della libertà! La gravidanza del controllo rafforza la consapevolezza che determinati comportamenti contrastano con gli interessi della collettività e in questo caso con la vita delle persone.

La libertà che dobbiamo garantire è quella di vivere e proprio a questo deve volgere il rafforzamento della sicurezza che non è un gioco di parole, ma un insieme di interventi necessariamente rigorosi. Per questo non è possibile aumentare i limiti di velocità. Sarebbe un controsenso rispetto al messaggio che lo Stato e la politica devono dare per spezzare la catena di dolore che vede coinvolte troppe famiglie.

Il gruppo a cui appartengo ha lavorato molto e intende lavorare perché queste norme diventino legge dello Stato prima che termini la legislatura. Lo consideriamo un dovere morale prima ancora che politico. Ce lo chiedono migliaia di cittadini e di famiglie. A tutti loro dobbiamo dare delle risposte. Le risposte vanno nella direzione della prevenzione e della riduzione del danno. Se porteremo a termine questo lavoro durato tre anni, consentiremo al nostro paese di fare un passo avanti su un tema tanto delicato. Il testo, del resto, è frutto di un'equilibrata mediazione. Ciascun gruppo ha rinunciato

a qualcosa per ottenere un testo che potesse comunque passare. Per questo mi auguro vi sia la possibilità di arrivare ad una sua approvazione.

Abbiamo avuto esiti positivi con l'introduzione della norma dell'obbligatorietà del casco, una norma importantissima. Continuiamo con la patente a punti, con l'attestato per l'uso dei ciclomotori e le altre misure contenute nel provvedimento!

Per le ragioni suesposte rivolgo un appello a tutte le forze politiche presenti in Parlamento affinché si arrivi ad una rapida approvazione del testo.

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

**ERNESTO STAJANO.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, colleghi, sono lieto che il testo del disegno di legge sul codice della strada giunga finalmente all'esame dell'Assemblea. Ringrazio tutti quelli che hanno reso possibile un risultato che considero certamente positivo. Mi spiace di non essere oggi il relatore di questo provvedimento perché non vorrei che ciò rendesse forse più difficile l'iter, ma farò tutto quello che posso per evitare che una situazione del genere si determini.

Il codice che giunge all'esame del Parlamento ha subito un iter tormentato e difficile, come è stato ricordato dal relatore. Quando ci insediamo nel 1996, era addirittura ancora possibile ricorrere alle misure che erano state previste dalla legislazione previgente (dal codice che — non dimentichiamo — si suole chiamare nuovo perché risale sostanzialmente al 1994) in attuazione della delega del 1992, cioè a quelle misure di modifica che potevano essere affidate al solo Governo, previo naturalmente esame da parte delle Commissioni che dovevano fornire integrazione ed assenso. La possibilità venne meno e allora ministro Di Pietro scelse di presentare al Parlamento un testo articolato che prevedeva modifiche a 250 articoli, un corpo emendativo impossibile da esaminare in un'aula parlamentare,

una tecnica che oggettivamente non si addice alla modifica dei codici che da sempre sono oggetto di disegni di legge di delega al Governo. È un'esperienza antica che risale addirittura alle prime esperienze di codificazione fatte da Zanardelli agli inizi di questo secolo.

Dopo non poche difficoltà e discussioni, abbiamo quindi scelto la strada del disegno di legge di delega che presenta elementi di diversità e di discontinuità. In alcuni punti è una delega ampia, come ad esempio per quanto attiene all'adeguamento delle disposizioni del nostro codice alle regole comunitarie che, fra l'altro, si modificano nel tempo (in questo periodo abbiamo avuto anche significativi mutamenti). Per altro verso, invece, è una delega molto stringente e specifica, come accade, per esempio, con riferimento alla patente a punti e all'introduzione del certificato di abilitazione alla guida dei ciclomotori, nonché ad altre specifiche disposizioni inserite nella delega. Certamente, però, questo strumento è quello che si rivela più adatto, sulla base dell'esperienza, ed è quello che alla fine, non senza controversie, abbiamo ritenuto di adottare.

Ciò detto, però, per amore di verità e a testimonianza dei meriti, per chi li ha, e dei demeriti, per chi li ha ugualmente meritati, vorrei sottolineare che questa riforma è stata fortemente voluta dalla Commissione trasporti della Camera, è stata assecondata dai ministri dei trasporti che si sono succeduti ed è stata sostanzialmente osteggiata da alcuni altri dicasteri: non posso dare merito al Ministero dei lavori pubblici, che, salva la parentesi della presenza del sottosegretario Fabris, è stato sostanzialmente assente dai lavori del Comitato ristretto; non posso dare merito al Ministero della pubblica istruzione, che credo abbia mandato soltanto due volte un suo rappresentante in Commissione, il quale per la verità non ha offerto se non difficoltà al lavoro della Commissione stessa. Soprattutto, all'interno della struttura dei lavori pubblici, si è colto in maniera molto chiara un sentimento di ostilità nei confronti di

un'iniziativa che forse si pensava di poter ricondurre agli strumenti di delegificazione o addirittura di semplificazione nell'ambito del corposo programma di cui si trova traccia, per la verità inapplicabile, nella normativa Bassanini.

Vi è stata, in sostanza, una sorta di gelosia rispetto alle competenze, che è uno degli aspetti più difficili da comprendere nel pur farraginoso funzionamento della nostra macchina burocratica. Da ciò sono derivate difficoltà intervenute nel corso di un esame che si è protratto certamente per troppo tempo, ed io non ho mancato di evidenziarlo nel corso del lavoro della Commissione, ottenendo, devo dire, solidarietà, appoggio, comprensione, da parte di tutti i componenti la Commissione stessa. Alla fine, siamo giunti ad un testo nel quale non posso non riconoscermi, anche perché nasce per buona parte dalla mia penna: è un testo che, pur con molte insufficienze e pur manifestando qualche carenza, come ha osservato anche l'onorevole Biricotti, certamente individua tre grandi e nuovi filoni all'interno della normativa sulla sicurezza stradale nel nostro paese a garanzia della vita degli italiani.

Il primo è quello dell'educazione: innanzi tutto, l'educazione è prima anche per quanto attiene ai fondamentali requisiti della salvaguardia della sicurezza sulle nostre strade. Abbiamo affrontato il tema dal punto di vista generale, ribadendo e rafforzando l'obbligo già contenuto nel precedente codice relativo all'insegnamento obbligatorio dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, ma abbiamo fatto di più: abbiamo voluto che a categorie di cittadini che sono investite della possibilità di utilizzare mezzi di trasporto sulle strade fosse richiesto qualcosa di aggiuntivo. Quindi, l'educazione stradale non deve essere soltanto un capitolo dell'educazione civica impartita a tutti, anche a quelli che desiderano, o possono essere solo dei pedoni, per acquisire delle nozioni al riguardo ma deve essere qualcosa di più per quelli che conducono un mezzo e, pertanto, devono dimostrare di avere

un'attitudine specifica per tale attività. Da ciò la necessità di richiedere il certificato di abilitazione alla guida dei ciclomotori, essendo davvero assurdo ed impensabile che proprio il mezzo di trasporto statisticamente più pericoloso, affidato ai soggetti che per età hanno minore maturità e quindi prudenza, venga condotto senza alcuna verifica.

Abbiamo pertanto previsto questo strumento, ma credo che il successo della nostra normativa sia in larga misura affidato alle possibilità che la scuola italiana, le scuole private, le stesse auto-scuole (che svolgeranno in questo campo il solito decisivo compito di istruzione) avranno di impartire davvero questo insegnamento. Questa possibilità rimane affidata alla disponibilità, anche se non immediata, di risorse finanziarie tali da mettere la scuola italiana nelle condizioni di svolgere il suo compito fondamentale; altrimenti ci troveremo di fronte ad un'ulteriore difficoltà e si attenuerà probabilmente anche il grande favore popolare che oggi saluta questa innovazione normativa.

Ho parlato dell'educazione. L'altro aspetto fondamentale del codice è la riforma del sistema sanzionatorio. È sbagliato parlare di «patente a punti»: abbiamo introdotto in realtà una radicale riforma del sistema sanzionatorio, che non è più fondato sull'arresto, cioè sulla pena detentiva prevista fino a poco tempo fa (prima che il Parlamento abolisse le sanzioni penali abbondantemente contemplate nella originaria stesura del codice), né più solo su sanzioni pecuniarie, che si dimostrano incapaci di svolgere un'azione di intimidazione generale e specifica nei confronti di ampie ed opposte categorie di cittadini. Mi riferisco non solo a chi è ricco, per sua fortuna, e non misura i propri comportamenti sul costo che la devianza produce, ma anche a chi non ha un patrimonio ce l'ha occulto o intangibile, cioè non aggredibile dall'azione esecutiva che l'amministrazione può svolgere nei suoi confronti.

Parliamo — guarda caso — di soggetti che hanno un'alta propensione alla de-

vianza: persone senza fissa dimora, con procedimenti penali a carico, oppure che si sono sottratte a quegli strumenti di acquisizione di patrimonio che sono caratteristici di chi si candida ad una vita diversa. Questo problema quindi poteva essere risolto soltanto attraverso una mutazione ontologica, strutturale della qualità della sanzione: non più solo denaro da richiedere a chi sbaglia, ma attenzione, studio che deve essere richiesto a chi, oltre un certo limite, viola le regola di sicurezza per sé e per gli altri. Un principio, insomma: chi più sbaglia più studia. Questo è il significato vero della « patente a punti », che ci dà la possibilità di ripetere ciò che è accaduto, ad esempio, in Francia, paese da sempre a noi vicino per cultura e per tradizione sociale, in conseguenza dell'introduzione della « patente a punti ». In Francia i risultati sono stati straordinari e ci auguriamo che possano esserlo anche in Italia, con una significativa diminuzione delle devianze, delle inosservanze, dei momenti di pericolo per la circolazione stradale, risparmiando così quelle vite umane che rappresentano il più prezioso retaggio che i cittadini ci affidano nel momento in cui ci candidano ad essere loro rappresentanti in Parlamento.

Noi avevamo già fatto qualcosa per questi cittadini interessati ai supremi valori della vita. Come è stato ricordato, abbiamo approvato una legge sul casco, che vale più di tanti altri atti che sono stati compiuti dal Parlamento, non perché li voglia sminuire, ma perché vi sono cose che hanno più importanza di altre e la vita dei nostri giovani — perché soprattutto di giovani si trattava —, per noi che abbiamo famiglia e figli, ha un valore incommensurabile. In questo contesto abbiamo inserito anche le disposizioni sulla patente a punti. In questo quadro, in questa prospettiva, in questo orizzonte si inserisce una disposizione che, al di là della freddezza del suo contenuto, ha questo profondo significato etico e testimonianza questi valori.

Il terzo versante su cui si è agito è quello più strettamente tecnico delle mi-

sure di agevolazione per quanto attiene alla sicurezza attiva e passiva. Una parte di queste norme — diciamo così con tutta sincerità — sono ottative, cioè indicano una tendenza, una speranza: si tratta delle norme che riguardano il miglioramento della nostra situazione infrastrutturale, della nostra dotazione di vie, strade e di autostrade.

Parlo di speranza perché purtroppo in questo settore si registrano più sconfitte che successi. Le difficoltà per riuscire a realizzare le opere pubbliche sono enormi e spesso l'unica via per realizzarle è quella più ardua, quella che richiede maggiori investimenti e determina tempi più lunghi per consentire la realizzazione dell'opera. Anche oggi ne abbiamo una dimostrazione con la via ferrata Torino-Lione, che probabilmente si realizzerà — mi auguro si realizzi —, ma solo con costi e tempi elevatissimi proprio per tentare di superare le difficoltà che la struttura del territorio determina.

Maggiore successo riscuoteranno invece probabilmente le disposizioni che prevedono elementi di sicurezza attiva e passiva che riguardano direttamente il veicolo su cui si circola. A questo riguardo, a mio avviso, abbiamo fatto molto.

Ribadisco, quindi, che il mio giudizio sul merito delle disposizioni è certamente positivo. Comprendo e credo si iscriva in una logica democratica, che non può essere oggetto di fraintendimento da parte di alcuno né dar luogo a strumentalizzazioni, che vi sia in questo Parlamento chi — come il gruppo di Forza Italia, che ha presentato molti emendamenti — vuole ancora migliorare il testo e farlo in aula. Non è la prima volta che ciò avviene e mi pare sia del tutto corretto.

Non credo vi siano e non sono al corrente di intenzioni ostruzionistiche, anzi le escludo. Ritengo vi sia la volontà di pervenire all'approvazione del provvedimento e di farlo presentando emendamenti bocciati in Commissione, cosa che è sempre possibile in un corretto confronto democratico in aula.

La prudenza del Governo e la saggezza della maggioranza potranno forse consen-

tire che il corpo emendativo si restringa in maniera tale da consentire un'approvazione rapida del provvedimento. Me lo auguro e credo vi sia uno spazio per lavorare in questo senso.

Certo, una volta approvato il testo alla Camera, rimarrà poi l'esame del Senato ed io — lo dico per equilibrio istituzionale, perché sono da tempo aduso ad avere specifica sensibilità su questi temi — trovo certo sgradevole per il Senato come istituzione e per gli amici senatori essere posti di fronte all'alternativa di approvare o meno un testo inemendabile.

La logica del bicameralismo suggerirebbe altro, finché sopravvive, ma non posso qui occuparmi di cose che riguardano un'altra Camera e lascio ai senatori la saggezza e la prudenza di valutare la situazione secondo ciò che riterranno utile. I tempi sono ristretti — lo sappiamo tutti — perché la legislatura volge al termine.

Voglio precisare, a nome di tutti e anche a nome della minoranza a cui oggi appartengo, che non c'è alcuna volontà di creare su questo tema scontri. Non c'è spazio per una diversificazione ideologica né per una diversificazione politica, non c'è spazio di campagna elettorale su un argomento di questo genere perché la patente a punti non è, come è stato detto saggiamente, né di destra né di sinistra; la vita umana, la salvaguardia della sicurezza dei nostri giovani, di noi stessi, non è soggetta a coloriture e non può essere utilizzata come bandiera in comizi di una campagna elettorale che avrà motivo di essere aspra su altri temi. Dobbiamo impegnarci tutti all'interno di questo Parlamento per approvare un testo nel quale mi riconosco, come ho già detto, e per stendere il quale credo di aver lavorato con quella umiltà che è necessaria per ottenere il consapevole consenso di tutti ma anche con quella fermezza che si addice a chi crede profondamente nelle cose che fa.

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

**(Replica del Governo — A.C. 99)**

**PRESIDENTE.** Prendo atto che il relatore rinuncia alla replica.

Ha facoltà di replicare il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.

**GIORDANO ANGELINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.** Vorrei prima di tutto ringraziare i colleghi intervenuti e un ringraziamento particolare va all'onorevole Stajano per l'opera paziente, per l'equilibrio, per la cultura giuridica che ha messo in questo lungo tempo che ci ha portati alla predisposizione del testo che oggi è all'attenzione dell'Assemblea. Io mi riconosco nell'illustrazione del provvedimento che è stata fatta, nei suoi capitoli fondamentali, ma vorrei intervenire solo su alcuni punti. In primo luogo per sottolineare l'eccezionale importanza che avrebbe l'approvazione da parte delle Camere di questo provvedimento prima della chiusura della legislatura. Sono d'accordo con l'onorevole Stajano che in questo non c'è alcuna occasione di propaganda per nessuno; se il Governo dovrà farsi propaganda, lo farà sul piano generale dei trasporti, sugli investimenti, su altre questioni, ma su questo provvedimento condivido ciò che osservava l'onorevole Savarese: approvarlo significa fare un favore agli italiani. È questo l'obiettivo che ci deve guidare tutti ed è il tentativo che dobbiamo fare nelle prossime ore.

Non mi appassiono a ricercare le ragioni dei ritardi, che pure ci sono stati e sono venuti in vari momenti e da più parti, ma mi sono appassionato in queste ore a trovare il modo per approvare il provvedimento. Questo è il tentativo che dobbiamo fare tutti, ancora di più dopo che, a conclusione di un lungo lavoro (ne sono state ricordate qui tutte le tappe), si è arrivati all'unificazione di circa 60 progetti di legge. È un lavoro durato tutta la legislatura che sarebbe davvero assurdo gettare al vento o lasciare da qualche parte. Abbiamo un testo sul quale mi sembra che la stragrande maggioranza

degli intervenuti nel dibattito, al di là delle ragioni di polemica che possono esistere anche in momenti di unità, abbia dato un giudizio favorevole o tendenzialmente favorevole. Siamo di fronte ad una delega fortemente precisata che non consentirà a nessuno (chiunque sarà chiamato a governare) di uscire da binari molto definiti (per chi lo ricorda, erano assai più ampi quelli della precedente delega). Vi sarà, inoltre, una doppia lettura da parte del Parlamento sul testo che sarà predisposto dal Governo. Dunque, vi sono tutte le condizioni per un controllo attento e preciso da parte del Parlamento.

Vorrei dedicare pochissime parole ai capitoli fondamentali del provvedimento che, a mio giudizio, raccoglie ed esprime quanto, in questi anni, è maturato nella società italiana e che ci è stato richiesto con molta passione, da ultimo dall'associazione dei familiari delle vittime: mi riferisco, innanzitutto, ad un'attenzione particolare ai temi della sicurezza, a partire dalla questione dell'educazione, della cultura e del rispetto della vita e alla sicurezza intesa nei suoi vari aspetti, anche per quanto riguarda la necessità di un adeguamento delle infrastrutture che si ponga in coerenza con l'evoluzione tecnologica che ha interessato i mezzi che vi circolano sopra.

Per quanto riguarda i veicoli, si è utilizzato tutto quel che la tecnologia oggi mette a disposizione di una mobilità più tranquilla e sicura. Vi è, altresì, un'attenzione ad aspetti quali la sostenibilità ambientale della fluidità del traffico e, dunque, alla possibilità di dare una risposta alle esigenze della mobilità che nascono nei piani del traffico. Vi è, inoltre, una coerenza con alcuni atti che sono stati predisposti (penso al piano per la sicurezza stradale e agli investimenti posti in bilancio in questi anni, che dovrebbero cominciare a dare risultati a partire dall'anno in corso).

In merito al sistema della sanzioni, condivido totalmente l'illustrazione fatta dall'onorevole Stajano: non ho nulla da aggiungere, perché mi sembra un capitolo fondamentale al quale dedicare grandis-

sima attenzione. Inoltre, un'attenzione altrettanto importante è stata rivolta agli utenti più deboli e a coloro che rischiano di pagare il prezzo più alto sulle strade, recependo il risultato delle modificazioni in materia che stanno avvenendo in Europa. È stata fatta attenzione anche ai processi in corso nell'evoluzione della riorganizzazione del nostro Stato: penso ai poteri di ordinanza più spostati verso le regioni e ad alcune istanze che sono state recepite in questi anni, giustamente e con puntualità.

Siamo sul limitare della legislatura: le settimane di lavoro che abbiamo davanti sono davvero poche e, se pensiamo che vi dovrà essere anche una lettura del provvedimento da parte del Senato, ci rendiamo conto di quanto sia difficile il percorso che abbiamo di fronte per ottenere un risultato positivo. Per questo credo importante concentrare il nostro lavoro, affermando che il Governo farà tutto quanto è nelle sue possibilità per dare un contributo affinché, se vi è uno spazio che consenta alla Camera di licenziare sollecitamente il provvedimento con ulteriori miglioramenti, questo venga ricercato e costruito. Credo che ciò sia doveroso da parte di tutti, perché sarebbe estremamente importante che l'altra Assemblea comprendesse, da questo, il senso della straordinarietà della situazione che si è determinata e dell'opportunità che ciò ci porti ad un risultato positivo.

Ritengo infatti che nessuno debba negare la possibilità di migliorare ulteriormente il provvedimento, ma mi sento di poter dire, avendo seguito l'iter del provvedimento, che sono molte di più le ragioni che uniscono tutto il Parlamento rispetto a quelle che lo dividono. Considero quindi importante tentare tutti di fare un ultimo sforzo, augurandoci di giungere ad un risultato positivo, cosa che potremo verificare solo alla fine: sarebbe sbagliato, infatti, assumere oggi atteggiamenti in qualunque modo pregiudiziali.

Non mi stupisco che quando si discute di questi temi vi siano da parte di tutti i parlamentari un'attenzione ed una passione particolari: adesso è compito dei

gruppi compiere uno sforzo per guidare a compimento il lavoro finora svolto. Anche il Governo, come ho detto, farà la sua parte e credo sarebbe importante presentarci davanti agli elettori non dicendo loro che bisogna ricominciare da capo un lavoro, non dicendo loro che devono aspettare altri anni per avere una legge delega in base alla quale il Governo possa provvedere, ma consentendo al prossimo Governo, che si insedierà dopo le votazioni, di porre mano rapidamente ad un lavoro *in itinere*, dando agli italiani quello che chiedono da diverso tempo.

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

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 30 gennaio 2001, alle 10:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

(ore 15)

2. — *Discussione del documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Balocchi (Doc. IV-quater, n. 156).

— *Relatore:* Saponara.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 3736 - Partecipazione italiana al finanziamento del Segretariato per il controllo delle esportazioni di armi convenzionali e prodotti a tecnologia *dual use* (Articolo 79, comma 15) (Approvato dalla III Commissione permanente del Senato) (5861).

— *Relatore:* Marco Fumagalli.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 2675 - Misure contro la violenza nelle relazioni familiari (Approvato dal Senato) (5979).

— *Relatore:* Lucidi.

5. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

MICHIELON ed altri; MAMMOLA ed altri; SCALIA ed altri; SCALIA; BALOCCHI ed altri; GALDELLI ed altri; GALLETTI; GALLETTI; BERSELLI; BERSELLI; SAVARESE; MARTINAT e SIMEONE; MARTINAT ed altri; STORACE; TRANTINO; NICOLA PASETTO; URSO; OLIVO e BOVA; BECCHETTI; CENTO ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; DI NARDO e CIMADORO; CASINI; MAMMOLA ed altri; SCALIA e GALLETTI; BERGAMO; DOZZO; SAONARA ed altri; RUZZANTE; BONO; NEGRI ed altri; GALLETTI; ROTUNDO ed altri; GALEAZZI; BECCHETTI ed altri; BALLAMAN ed altri; PECORARO SCANIO; STORACE; BENEDETTI VALENTINI; GALLETTI; LORENZETTI ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; GALEAZZI ed altri; TOSOLINI; BIRICOTTI ed altri; SODA e BUFFO; NAN e GAGLIARDI; ARMAROLI e MAZZOCCHI; CENTO; MISURACA ed altri; OLIVO; ROSSETTO ed altri; GALLETTI; ARACU ed altri; MISURACA ed altri; FRONZUTI e MIRAGLIA DEL GIUDICE; ACIERNO ed altri; TERZI ed altri; MORONI: Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada (99-241-294-328-486-538-540-545-550-642-643-696-738-744-797-832-883-1491-1840-1961-1973-1983-2014-2664-2757-2758-3144-3377-3498-3776-3782-3783-3785-3889-3919-4025-4133-4153-4348-4453-4554-4573-4859-4971-5038-5166-5270-5421-5515-5597-5620-5636-5714-5792-5983-6229-6488-6514-6563-6770).

— *Relatore:* Mazzocchin.

6. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disciplina degli istituti di ricerca biomedica (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (3856-B).

— *Relatore:* Fioroni.

7. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge costituzionale:*

MANCINA ed altri; POZZA TASCA; ARMOSINO ed altri; DE LUCA ed altri; ARMANDO COSSUTTA ed altri; PAISSAN e BOATO; PRESTIGIACOMO e GARRA: Modifica all'articolo 51 della Costituzione, in materia di parità di accesso agli uffici pubblici e alle cariche elettive (5758-6283-6308-6377-6390-6465-6849).

— *Relatore:* Mancina.

8. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

CASINI ed altri; CAVERI; GALLETTI e CENTO; REPETTO ed altri: Norme per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio dello sci (2388-3001/bis-4644-7046).

— *Relatore:* Riva.

9. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni in materia di personale delle Forze armate e delle Forze di polizia (7490)

*e delle abbinate proposte di legge:* FRAGALÀ ed altri; ASCIERTO ed altri; ASCIERTO (3699-5120-7101).

— *Relatore:* Ruffino.

10. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

ANEDDA ed altri: Modifiche al codice penale e al codice civile, in materia di diffamazione col mezzo della stampa o con altro mezzo di diffusione (7292)

*e delle abbinate proposte di legge:* STEFANI; COLA ed altri; TURRONI; SANZA;

PECORELLA; PISAPIA e DALLA CHIESA; VOLONTÈ ed altri; SINISCALCHI ed altri (1808-3073-6286-6302-6363-7014-7019-7422).

— *Relatore:* Neri.

11. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 4338-4336-ter — Disposizioni in materia di sviluppo, valorizzazione ed utilizzo del patrimonio immobiliare dello Stato, nonché altre disposizioni in materia di immobili pubblici (*Approvati, in un testo unificato, dal Senato*) (7351).

— *Relatore:* Vannoni.

12. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

BALOCCHI ed altri: Trasferimento dei beni del demanio marittimo dello Stato al demanio dei comuni (379)

*e delle abbinate proposte di legge:* CASCIO e CIAPUSCI ed altri (2356-4142).

— *Relatori:* Vannoni, *per la maggioranza;* Balocchi, *di minoranza.*

13. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

APREA ed altri; ACCIARINI ed altri; NAPOLI ed altri: Disposizioni in materia di organi collegiali della scuola dell'autonomia (2226-2665-3592).

— *Relatori:* Acciarini, *per la maggioranza;* Aprea, *di minoranza.*

14. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 3385 - Modifica della normativa per gli indennizzi a cittadini ed imprese italiane per beni perduti in territori già soggetti alla sovranità italiana e all'estero (*Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato*) (5425).

— *Relatore:* Chiamparino.

15. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

POZZA TASCA ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; ALBANESE ed altri: Misure contro il traffico di persone (5350-5839-5881).

— *Relatore:* Finocchiaro Fidelbo.

16. — *Seguito della discussione della mozione Pisanu ed altri n. 1-00473 concernente la mancata conversione del decreto-legge n. 111 del 2000, in materia di cancellazione dalle liste elettorali dei cittadini irreperibili.*

17. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 4551 - Disposizioni in materia di anagrafe degli italiani residenti all'estero e sulla revisione delle liste elettorali (*Approvato dal Senato*) (6975).

— *Relatore:* Cerulli Irelli.

18. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Interventi nel settore della formazione nelle arti musicali, visive e coreutiche (5029).

— *Relatore:* Sbarbati.

19. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

S. 2049 — D'iniziativa dei Senatori: SMURAGLIA ed altri: Norme di tutela dei lavori « atipici » (*Approvata dal Senato*) (5651)

*e delle abbinate proposte di legge:* MUSSI ed altri; LOMBARDI ed altri; MICHIELON ed altri (3423-3972-4865).

— *Relatore:* Duilio.

20. — *Seguito della discussione del testo unificato dei progetti di legge:*

ALOISIO ed altri; VALDUCCI ed altri; PERETTI ed altri; ANGELONI ed altri; D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; ARACU ed altri; BENVENUTO e CIANI:

Disciplina delle società e associazioni sportive dilettantistiche e degli enti di promozione sportiva (769-1776-2489-2739-2761-3607-3912).

— *Relatore:* Mauro.

21. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

GASPARRI; BATTAGLIA ed altri; COLOMBINI ed altri; PIVETTI; MASSIDDA ed altri; MANZIONE ed altri; MUZIO; COLUCCI e TRINGALI; TESTA; MICHIELON ed altri: Norme concernenti la vigenza triennale dei contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati per il personale delle Ferrovie dello Stato (1370-2231-3235-3766-4374-5755-5822-5931-6261-6882).

22. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

S. 203-554-2425 — D'iniziativa dei Senatori: SALVATO ed altri, BISCARDI ed altri e D'INIZIATIVA DEL GOVERNO: Norme in materia di protezione umanitaria e di diritto di asilo (*Approvati, in un testo unificato, dal Senato*) (5381)

*e delle abbinate proposte di legge:* FEI ed altri; GARRA ed altri; ARMAROLI ed altri; FONTANINI e CAVALIERE (3439-5463-5480-6018).

— *Relatore:* Soda.

23. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

S. 64-149-422: D'iniziativa dei Senatori: ROBERTO NAPOLI ed altri; GIOVANELLI ed altri; BORTOLOTTI ed altri: Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale (*Approvata, in un testo unificato, dal Senato*) (5100)

*e delle abbinate proposte di legge:* CALZOLAIO e LORENZETTI; SCALIA ed altri; SANZA ed altri (428-1557-1652).

— *Relatore:* Turrioni.

24. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

S. 2819-2877-2940-2950-2957 — D'INIZIATIVA DEL GOVERNO; D'iniziativa-

tiva dei Senatori: PELELLA ed altri; MANFROI ed altri; MINARDO; BONATESTA ed altri: Nuova disciplina per gli istituti di patronato e di assistenza sociale (*Approvati, in un testo unificato, dal Senato*) (5891)

e della abbinata proposta di legge: LUCÀ ed altri (4083).

— *Relatore*: Lucà.

25. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

S. 4014 - Modifica degli articoli 22 e 23 della legge 8 giugno 1990, n. 142, in materia di riordino dei servizi pubblici locali e disposizioni transitorie (*Approvato dal Senato*) (7042)

e dell'abbinata proposta di legge: GASPARRI ed altri (5047).

— *Relatori*: Vigneri, per la maggioranza; Nardini, di minoranza.

26. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Disposizioni urgenti per il settore lattiero-caseario (5687)

e della abbinata proposte di legge: FERRARI; SCARPA BONAZZA BUORA ed altri; CARUSO ed altri; PECORARO SCANNIO ed altri; DELL'UTRI ed altri; ALBERTO GIORGETTI e PEZZOLI; CONSIGLIO REGIONALE DELL'ABRUZZO; DOZZO ed altri; DE GHISLANZONI CARDOLI ed altri; TATTARINI ed altri (431-1270-1686-2943-3187-3736-3887-4502-4982-5002).

— *Relatore*: Ferrari.

**La seduta termina alle 20,15.**

#### ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 26 gennaio 2001, a pagina 2, prima colonna, riga ventisettesima, le parole: « n. 1832 » si intendono sostituite dalle seguenti: « n. 1820 ».

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

Licenziato per la stampa alle 22.