

Onorevole Anghinoni, accetta l'invito al ritiro del suo emendamento 2.8 ?

UBER ANGHINONI. No, signor Presidente, insisto per la sua votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Anghinoni 2.8, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	409
<i>Votanti</i> .....	408
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	205
<i>Hanno votato sì</i> .....	193
<i>Hanno votato no</i> .	215).

Onorevole Ciapuscì, accetta l'invito al ritiro del suo emendamento 2.58 ?

ELENA CIAPUSCÌ. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCÌ. Signor Presidente, vorrei soffermarmi sulla problematica che il mio emendamento 2.58 cerca di risolvere.

Attualmente, nel codice della strada sono previste sanzioni amministrative per i veicoli abbandonati senza custodia al di fuori delle città o dei centri abitati; nella maggior parte dei casi, si tratta di veicoli trainati senza motore. Stiamo parlando di una problematica abbastanza particolare che si riferisce all'autotrasporto e, soprattutto, all'autotrasportatore che comunque, per non incorrere nella sanzione amministrativa, in mancanza di appositi parcheggi, deve entrare nel centro abitato con l'intero veicolo, anche qualora sia composto, creando difficoltà per il traffico.

Chiedo al relatore di valutare la possibilità di esprimersi a favore del mio emendamento 2.58.

PRESIDENTE. Il relatore, che si è già espresso, intende aggiungere qualcosa ?

GIANANTONIO MAZZOCCHIN, *Relatore*. Signor Presidente, suggerirei il ritiro dell'emendamento e la trasposizione del suo contenuto in un ordine del giorno perché non possiamo prevedere un obbligo per i comuni; parliamo sempre di federalismo e di *devolution* e poi vogliamo prevedere obblighi per i comuni. Mi pare che un ordine del giorno sarebbe lo strumento più adatto.

PRESIDENTE. Onorevole Ciapuscì ?

ELENA CIAPUSCÌ. Signor Presidente, pur avendo già accolto, per altri emendamenti, il suggerimento del relatore di ritirarli e di trasferirne il contenuto in ordini del giorno, ora non posso farlo, anche perché sappiamo che fine fanno gli ordini del giorno accolti dal Governo. Per tale ragione, insisto per la votazione del mio emendamento 2.58.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapuscì 2.58, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	417
<i>Votanti</i> .....	413
<i>Astenuti</i> .....	4
<i>Maggioranza</i> .....	207
<i>Hanno votato sì</i> .....	195
<i>Hanno votato no</i> .	218).

Onorevole Ciapuscì, accetta l'invito al ritiro del suo emendamento 2.60 ?

ELENA CIAPUSCI. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELENA CIAPUSCI. Signor Presidente, credo sia un fatto abbastanza insolito stabilire per legge un'estensione di almeno 100 chilometri per le strade esistenti nelle isole minori. Sappiamo che in Italia le isole sono molte e credo che questo sia un favore troppo grande per essere istituzionalizzato in una legge.

Penso che il mio emendamento 2.60 dovrebbe essere valutato meglio.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 2.60, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	417
<i>Votanti</i> .....	289
<i>Astenuti</i> .....	128
<i>Maggioranza</i> .....	145
<i>Hanno votato sì</i> .....	79
<i>Hanno votato no</i> .	210).

Onorevole Savarese, accoglie l'invito al ritiro dell'emendamento Fei 2.13, di cui è cofirmatario?

ENZO SAVARESE. No, Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Fei 2.13, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	408
<i>Votanti</i> .....	400
<i>Astenuti</i> .....	8
<i>Maggioranza</i> .....	201
<i>Hanno votato sì</i> .....	193
<i>Hanno votato no</i> .	207).

Onorevole Chincarini, aderisce all'invito al ritiro del suo emendamento 2.106, rivoltole dal rappresentante del Governo?

UMBERTO CHINCARINI. Sì, Presidente, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Chincarini.

Onorevole Ciapusci, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 2.12?

ELENA CIAPUSCI. No, Presidente, insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapusci 2.12, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	416
<i>Votanti</i> .....	411
<i>Astenuti</i> .....	5
<i>Maggioranza</i> .....	206
<i>Hanno votato sì</i> .....	200
<i>Hanno votato no</i> .	211).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Di Luca 2.160, nella nuova formulazione.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Luca. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Questo è a nostro avviso l'emendamento chiave in tutto il nuovo codice della strada.

Noi sappiamo che oggi la stragrande maggioranza di incidenti stradali con vittime avviene principalmente all'interno delle città e secondariamente sulle strade extraurbane o statali!

Abbiamo un altro elemento da valutare: non è vero, come si dice, che in tutti i paesi d'Europa si circola con lo stesso limite di velocità; vi sono degli esempi dove la sinistrosità è migliore — mi riferisco alla Germania — ove i limiti di velocità sono dati esclusivamente dalla costituzione delle singole strade e quindi dalle condizioni oggettive di velocità. Non è pertanto previsto in quei casi un limite di velocità massimo assoluto, ma esistono dei limiti di velocità che vengono valutati di volta in volta dai vari enti.

Con l'emendamento 2.160 vorremmo avanzare una proposta che nasce da alcune considerazioni figlie dello sviluppo tecnologico e del progresso che vi è stato nel settore dell'automobilismo.

Noi non possiamo pensare che un'auto da città, per quanto carina e lussuosa essa sia, lanciata a 130 chilometri all'ora — quali sono gli attuali limiti — mentre piove, possa avere gli stessi spazi di frenata e gli stessi livelli di sicurezza che ha invece una berlina dotata di ABS. Taluni test, effettuati con apparecchiature scientifiche di alto livello, dimostrano che il primo tipo di automobile non si ferma se non in uno spazio superiore ai 100 metri e quasi sempre si ferma avendo fatto un testacoda. Alla stessa velocità di 130 chilometri orari e sempre sul bagnato, una berlina con ABS, con al volante un guidatore medio e non un grande pilota, si ferma invece in uno spazio di 63 metri (quindi quasi la metà)!

Da questa valutazione nasce un elemento che noi consideriamo fondamentale per tutelare la vera sicurezza nelle nostre strade e, cioè, l'opportunità di differenziare i limiti di velocità sulle nostre strade in base al tipo di autovettura. Come ho detto, riteniamo che non sia pensabile che due macchine, completamente diverse tra loro, una con l'ABS ed una no, possano avere lo stesso limite di velocità. Ed è per questo che nel nostro emendamento in-

troduciamo tre limiti di velocità: il primo più basso dei limiti attuali; il secondo uguale a quello attualmente in essere; un terzo più elevato per le vetture che hanno il massimo delle dotazioni di sicurezza, attive e passive, oggi possibili. Naturalmente, questa differenziazione dei limiti di velocità sulle autostrade dovrebbe essere anche applicata parimenti sulle strade extraurbane!

Con ciò voglio quindi affermare che non è vero che questo emendamento — come si è letto da qualche parte o si è sentito dire in questi giorni — preveda l'innalzamento dei limiti di velocità. Noi vorremmo che fosse prevista una forte differenziazione dei limiti di velocità, tali per cui quella piccola macchinetta di lusso da città, senza ABS, in autostrada non possa andare a più di 105 chilometri orari; mentre una berlina, dotata di ABS e *airbag*, nelle autostrade possa raggiungere i 160 chilometri orari.

Invito tutti i colleghi a riflettere attentamente su queste considerazioni, perché il paese che, seguendo un'altra strada, ha adottato il modello di differenziare le velocità e ha compiuto una forte azione di spinta affinché installassero su tutte le auto sistemi quali ABS e *airbag*, ha ottenuto una riduzione sensibile in termini di sinistrosità e soprattutto di incidenti mortali. Quindi, invito tutti i colleghi a fare un ragionamento sereno su questo emendamento. Non sto facendo un discorso politico, ma un discorso che è figlio di grandi studi effettuati in Italia e all'estero da tecnici competenti, e quindi un discorso assolutamente tecnico (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e di Forza Italia*).

STEFANO STEFANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STEFANO STEFANI. Desidero aggiungere la mia firma all'emendamento Di Luca 2.160.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Stajano. Ne ha facoltà.

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'emendamento Di Luca 2.160 costituisce certamente uno degli snodi essenziali di tutta la riforma del codice della strada non soltanto perché affronta un tema da sempre controverso, ma anche perché, come mi sforzerò di dimostrare, la risoluzione di questo problema è fortemente incidente in ordine alla possibilità di avere un'effettiva repressione delle condotte devianti, della mancata osservanza delle regole del codice della strada, con particolare riferimento all'essenziale requisito della velocità dei veicoli.

Le norme, per poter avere effettiva applicazione e per poter poi determinare una sanzione efficace, devono riposare sulla spontanea adesione, il più generale possibile, dei cittadini. Non è immaginabile cioè imporre dei limiti che siano effettivamente inesigibili e per giunta munirli di sanzioni gravissime come quelle che noi abbiamo previsto nel prosieguo della normazione.

Oggi la violazione del limite di 130 chilometri orari sulle autostrade, che è quello contenuto nel testo non emendato, prevede — in esito al meccanismo della patente a punti di cui dopo si parlerà, spero in termini positivi — che chi va a 160 o 170 chilometri orari sull'autostrada non solo patisce una sanzione pecuniaria elevatissima, ma perde la patente e deve sostenere nuovamente gli esami. Non siamo alla sospensione, come accade nell'attuale normativa e nell'attuale quadro sanzionatorio, ma parliamo della perdita del titolo di abilitazione alla conduzione di un veicolo. È una sanzione fortissima che deve scattare, perché è giusto che comportamenti gravi vengano puniti, soltanto per una violazione che sia effettivamente meritevole di una sanzione tanto grave.

Mi domando allora come si fa, a fronte dello spettacolo a cui assistiamo sulle nostre strade, a immaginare che possa essere effettivamente rispettato il limite di

130 chilometri orari sulle nostre autostrade e come si fa ad immaginare che per la violazione di questo limite venga inflitta una sanzione come quella che prima indicavo, e cioè l'impossibilità di guidare con una valida patente sulle nostre strade? Bisogna diversificare.

Avevo proposto di diversificare per tipologia di strutture. Avevo cioè detto che sulle autostrade con tre corsie per ogni senso di marcia fosse possibile un'elevazione del limite massimo perché non è la stessa cosa guidare su un'autostrada a due corsie sovraffollata come la Napoli-Salerno, ad esempio, e guidare invece su un'autostrada di gran lunga più avanzata dal punto di vista tecnologico, come la Roma-Napoli, che ha tre corsie, corsie d'emergenza, *guard-rail* della migliore qualità, con i sistemi più moderni (il cosiddetto doppio *new jersey*, come lo si definisce nella indicazione tecnica di buona costruzione delle strade).

Non possiamo guidare alla stessa velocità e con gli stessi limiti su un'autostrada che ha asfalti drenanti (quindi, senza il rischio dell'*aquaplaning*, o dello scivolamento laterale della vettura in caso di frenata) e su un'autostrada addirittura urbana, o semiurbana, come quelle che circondano le nostre città, anche se hanno un nome diverso: le tangenziali. Questa la prima distinzione necessaria ma credo si debba considerare anche — è il senso dell'emendamento Di Luca 2.160 in esame — la distinzione tra le tipologie di veicoli: guidare a 130 chilometri all'ora con una macchina munita di *airbag*, non solo frontali ma magari anche laterali, e di strumenti di sicurezza attiva e passiva (che riguardano, quindi, non solo il passeggero ma anche coloro che si trovano sulla strada), come l'ABS e gli altri moderni sistemi di controllo della stabilità della vettura, non è come procedere alla stessa velocità con una macchina del tutto priva di tali requisiti.

La razionalità nella costruzione dei limiti, la costruzione delle fattispecie in relazione all'effettiva diversità di qualificazione dei comportamenti sono il fondamento della spontanea osservanza delle

norme (*Applausi del deputato Di Luca*): non possiamo immaginare di garantire la sicurezza spingendo i cittadini italiani alla violazione della norma; non è questa la logica che sovrintende da sempre alla buona costruzione delle fattispecie incriminatrici, in questo caso per le sole sanzioni amministrative, che però talvolta sono addirittura più incidenti di quelle penali nella vita dei cittadini. Infatti, credo di poter affermare che oggi perdere la patente è probabilmente assai più penoso di subire ammende, o multe, come accade nella maggior parte dei casi delle nostre contravvenzioni penali.

Su tali argomentazioni, occorre, a mio avviso, uno spirito di comprensione diverso: si può e si deve fare di più, quindi, approvando l'emendamento in esame, per dare una risposta in termini di elasticità. Non vi è maggiore ingiustizia di trattare in maniera uguale situazioni disuguali (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e della Lega nord Padania*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, arriviamo ora, come è stato ricordato, ad uno degli argomenti più controversi nell'ambito di questa delega al Governo per la riforma del codice della strada: ricordiamo che, in questa sede, non stiamo definendo un nuovo codice della strada ma dando una delega, quindi decidendo su alcuni principi. Voglio confutare subito, allora, l'affermazione che più velocità corrisponde a più pericolo: il problema è che meno formazione, meno dotazioni di sicurezza, strade dissestate sono più pericolo!

Come ricordava l'onorevole Stajano, non possiamo pensare che, con la riforma che stiamo cercando di condurre in porto, da un lato, si possa consentire all'extra-comunitario che uccide un bambino di avere la patente e, dall'altro, penalizzare fortemente chi supera i limiti di velocità. Riteniamo, allora, come sosteniamo anche nell'emendamento Fei 2.17 (che viene

mantenuto e sul quale la collega interverrà), che effettivamente occorra tenere conto delle differenze esistenti nella realtà. Una prima distinzione riguarda le tipologie delle strade, che sono tutte diverse: ovviamente, su un'autostrada come la Salerno-Reggio Calabria, anche se il limite è di 130 chilometri all'ora, è fisiologicamente impossibile andare a questa velocità; vi sono invece altre autostrade di tipologia diversa, per esempio la Roma-Napoli, come veniva ricordato poc'anzi, dove sono possibili velocità più alte. Altrettanto vero è che vi sono vetture attrezzate con strumenti di sicurezza, come ABS, *airbag*, cinture di protezione laterale, strumenti di prevenzione di danni da fuoco, che, oggi come oggi, garantiscono sicurezza.

Non possiamo mettere sullo stesso piano lo scassone, la vecchia Cinquecento, ammesso che ci riesca...

GIOVANNI RIVERA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Che scassone, è bellissima!

ENZO SAVARESE. È bellissima, per carità, ma, ammesso che ci riesca, non può andare ad una certa velocità sull'autostrada senza le dotazioni di sicurezza che oggi sono rese possibili dalle nuove tecnologie e sono disponibili sulle nuove vetture di alta cilindrata. Del resto, è vero che abbiamo un impegno non solo politico ma anche morale nei confronti dell'Unione europea per la riduzione del numero degli incidenti stradali, credo però che la direzione sia quella della formazione, della patente a punti, della patente per i ciclomotori di cui si parla negli articoli successivi. Credo che un'equilibrata, ragionevole distinzione, come propongono l'emendamento del collega Di Luca e, in maniera più generica, quello della collega Fei 2.17, possa permettere da una parte un giusto riequilibrio ai fini della sicurezza e, dall'altra, di non penalizzare con misure vessatorie utenti di traffico diverso. Invito pertanto tutti i colleghi a votare a favore di questo emendamento (*Applausi del deputato Fei*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Pisapia. Ne ha facoltà.

GIULIANO PISAPIA. Signor Presidente, le argomentazioni dell'onorevole Di Luca mi sembrano molto ragionevoli, anche perché tengono conto della realtà che viviamo quotidianamente sulle nostre strade e autostrade; in effetti, trattare nella stessa maniera situazioni diverse rischia di provocare danni anziché ottenere i risultati positivi che tutti auspichiamo. Dichiaro pertanto il mio voto favorevole all'emendamento Di Luca 2.160.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giardiello. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO. Signor Presidente, per la verità sono sconcertato. Ha ragione l'onorevole Di Luca nel dire che questo è un emendamento chiave: infatti lo è, ma nel senso che vanifica la riforma.

Vorrei ricordare che abbiamo fatto un lavoro che è durato quattro anni e sono state unificate oltre 40 proposte di legge con l'obiettivo di intervenire sulla sicurezza stradale. Mi permetto di ricordarvi, onorevoli colleghi, che l'anno che si è appena chiuso ha visto sulle nostre strade 9 mila morti (26 ogni giorno), 200 mila feriti, 40 mila miliardi di costi sociali; gli esperti — quelli veri — dicono che al primo posto tra le cause della mortalità sulle strade vi sono la velocità e la dotazione delle autovetture. Se è vero che non tutte le vetture sono dotate degli strumenti necessari per garantire la sicurezza (cintura, *air bag*, barre laterali), noi dovremmo diminuire la velocità, non aumentarla a 160 chilometri all'ora come propone Forza Italia.

Sono sconcertato anche per il cambiamento che qualcuno ha operato nelle ultime settimane. In Commissione trasporti abbiamo ragionato e discusso su questo tema e vi era un impegno prima di tutto morale che abbiamo manifestato tutti quanti. Non possiamo dire una cosa

quando di fronte a noi abbiamo i familiari delle vittime delle strade e poi, il giorno dopo, dire una cosa diversa. Noi siamo fermamente contrari a questo emendamento.

Vede, Presidente, in quest'aula l'anno scorso qualcuno ha deriso l'introduzione del casco obbligatorio per chi guida la moto. Oggi quel qualcuno dovrebbe andare a vedere le cifre: con l'uso del casco si è ridotta del 70 per cento la mortalità. Avremo modo nelle prossime settimane di fare campagna elettorale su altri argomenti, ma faccio appello alla sensibilità di ogni collega affinché il messaggio che lanciamo da quest'aula ai familiari delle vittime, ai ragazzi e alle ragazze italiani, sia che il Parlamento è impegnato a ridurre questa guerra quotidiana sulle nostre strade. Per questo motivo i Democratici di sinistra-l'Ulivo voteranno fermamente contro l'emendamento Di Luca 2.160 (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Fei. Ne ha facoltà.

SANDRA FEI. Signor Presidente, parlerò sull'emendamento in discussione e, allo stesso tempo, sul mio successivo emendamento che riguarda lo stesso tema.

Ritengo che l'emendamento di Forza Italia, così come è formulato, sia più che accettabile da parte del Governo. Non sto a ripetere le ragioni che sono state sostenute da tutti i colleghi che mi hanno preceduto, ma senza dubbio vi sono riscontri tecnici e scientifici di quanto è stato affermato in quest'aula, anche dallo stesso presidente Stajano.

Si dice che la sicurezza stradale si può ottenere soltanto con la diminuzione della velocità. Io non sono convinta di questo, ma non per una questione personale. Sono un'appassionata guidatrice — ahimè, anche alle donne a volte capita — e, avendo tale passione, posso dire di aver preso anch'io qualche informazione.

Alcune cose non sono state ricordate in alcuni articoli contenuti nel provvedi-

mento. Ad esempio, quando si parla della pioggia e si prevede una diminuzione in termini assoluti della velocità di venti chilometri, si dimentica che, per quanto riguarda la sicurezza vera e propria, tra i cento e i centoventi chilometri qualsiasi tipo di macchina, piccola o grande che sia, ha una probabilità altissima che si verifichi l'aquaplaning o un incidente, indipendentemente dal tipo di automobile. Questo ad esempio non è stato previsto, mentre è fondamentale.

Se è vero che devono essere previsti limiti di velocità, vi devono essere limiti anche per quanto riguarda le nuove costruzioni e le strade moderne, perché vi sono asfalti di tipo diverso. Su tale aspetto è stato detto qualcosa, ma è anche importantissimo insegnare bene a guidare — ma su questo ci siamo soffermati molto meno — e ciò non dipende dalla capacità né dagli aggiornamenti stabiliti in questo provvedimento per accontentare le auto-scuole, ma dipende soprattutto da come si prevedono i corsi per i ragazzi.

Ho due figlie che hanno appena superato gli esami per conseguire la patente e ritengo che non abbiano imparato assolutamente nulla. Grazie al cielo una aveva la patente in America e, quindi, guidava da sei anni, mentre l'altra è stata bocciata: le abbiamo fatto prendere tante lezioni per imparare sul serio, ma ciò è avvenuto non grazie agli istruttori o ai quiz a volte un po' stupidi che vengono proposti, bensì grazie alla capacità di ragionamento che si è cercato di inculcarle.

Perché non prevedere che, ad esempio, in futuro si possano fare simulazioni di situazioni di emergenza per chi deve prendere la patente? Perché sono previste solo per gli aerei e per i treni se l'indice più alto di incidenti in Italia riguarda proprio le automobili? È un'ipotesi che si sarebbe potuta prospettare in determinati termini.

Vi è poi il problema delle strade. Noi fissiamo i limiti di velocità nelle autostrade attraverso il Ministero dei lavori pubblici e tali limiti a volte, come ad esempio alle uscite autostradali di Serravalle, sono posti soltanto perché le strade

sono malfatte e, per non rispondere dei danni che da ciò potrebbero derivare, si stabilisce un limite di velocità estremamente basso che non si può assolutamente rispettare; rimane, dunque, il rischio, il pericolo perché le strade sono fatte male, ma non ci si vuole assumere la responsabilità di ciò.

Avevo presentato un emendamento, che ritirerò, che voleva introdurre una responsabilità in materia di manutenzione delle nostre strade ed attribuire la competenza in materia di velocità alla polizia stradale che è davvero in grado di definire in modo neutrale questo aspetto importante della sicurezza fissando i limiti di velocità con maggiore responsabilità e garanzia per la sicurezza di tutti.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bosco. Ne ha facoltà.

**RINALDO BOSCO.** Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma all'emendamento Di Luca 2.160. Nello stesso tempo voglio precisare che la sottoscrizione dell'emendamento non è un sostegno puro alla velocità, ma è frutto di un ragionamento, peraltro svolto da molti colleghi che mi hanno preceduto, sulle nuove tecnologie con cui vengono costruite le automobili. Il nostro codice della strada è vecchio perché già cinquanta anni fa imponeva il limite massimo di 50 chilometri all'ora nei centri abitati, di 70 fuori dai centri abitati e di 130 in autostrada, ma dobbiamo ammettere che negli ultimi anni vi è stata un'evoluzione tecnologica, anche se la componente umana ha il suo peso. I diversi modelli di automobile si distinguono anche in base ai sistemi antislittamento e di controllo di trazione di cui sono dotati e quindi non capisco perché ci debba essere una unificazione verso il basso, cioè verso quei modelli non evoluti dal punto di vista tecnologico. Basta fare una media fra i tipi di veicolo che circolano sulle nostre autostrade per rendersi conto che i tempi sono cambiati e che occorre adeguarsi, tanto più che anche il manto stradale è diverso rispetto al passato.

Non capisco perché poi si proponga di ridurre la velocità di ulteriori 20 chilometri all'ora in caso di maltempo. Quando tempo fa discutemmo del problema in Commissione, il sottosegretario osservò che non si poteva contare su adeguati fondi e che i limiti in vigore tenevano conto della velocità minima, che quindi non è ulteriormente riducibile, poiché si fa riferimento ad automobili non evolute dal punto di vista tecnologico. Lo ripeto, non capisco il motivo di questa ulteriore riduzione. Se si tratta di una misura tendente a ridurre gli indici di mortalità, io credo che non serva a nulla, mentre occorre un'opera di sensibilizzazione presso i giovani per far comprendere loro cosa significhi guidare un mezzo sulle strade organizzando corsi di guida sicura e non di velocità. Forse bisognerebbe cambiare i rapporti fra peso e potenza che distinguono le piccole vetture, quelle non dotate dei sistemi di sicurezza ma solo di grandi motori senza telai e freni adeguati.

Dovremmo tener conto di come sia modificato il modo di guidare sulle nostre strade ed è demagogia quella del collega Giardiello che afferma di voler fermare la tecnologia. Allora cominciamo col dire che le case automobilistiche non devono produrre automobili che superano i 130 chilometri all'ora!

Per quanto riguarda le velocità indicate nell'emendamento, se ne potrebbero modificare alcune, nel senso che i 160 chilometri all'ora in autostrada potrebbero diventare 150, perché quella di 130 chilometri all'ora non è una velocità adeguata alle nostre autostrade.

**MICHELE GIARDIELLO.** Per alcune autostrade sono eccessivi anche i 130 chilometri orari!

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Rogna Manassero di Costigliole. Ne ha facoltà.

**SERGIO ROGNA MANASSERO di COSTIGLIOLE.** Quello dei limiti di velocità è

l'argomento che più ha appassionato il dibattito in Commissione e vedo che qui si sta svolgendo una replica.

L'ipotesi del collega Di Luca può apparire suggestiva perché propone di differenziare a seconda del tipo di automobile. Si pone un piccolo problema che il collega Di Luca non tiene in considerazione, cioè che la condizione di velocità scelta liberamente dal guidatore sulla strada (la condizione di livello di servizio A) è in pratica rarissima.

Solo in questo caso sarebbero valide le sue valutazioni. In realtà, la velocità di un'automobile nel traffico è condizionata semplicemente dal massimo smaltimento di volume di traffico e, soprattutto, dalla velocità degli altri autoveicoli: pertanto, non esiste la possibilità di sceglierla liberamente. A questo punto, è evidente che limiti di velocità differenziati complicherebbero (e non semplificherebbero) la situazione. Questo è un dato assolutamente ovvio e dal quale non possiamo prescindere.

Altrettanto difficile sarebbe il controllo della velocità: di fronte ad una vasta gamma di limiti, sarebbe estremamente complicato riuscire a stabilire quale limite dovrebbe osservare in quel momento l'autoveicolo in questione. Il problema, dunque, è assolutamente complesso.

Per quanto riguarda la necessità di rivedere la disciplina dei veicoli (compito che si vuole attribuire al Governo), tale passaggio è contenuto nel testo che è stato infine approvato dalla Commissione: si tratta di rivedere la disciplina dei veicoli per adeguarla alle caratteristiche della strada: è evidente che in molte strade cittadine, senza accessi laterali, una velocità di 50 chilometri orari è anacronistica e fissata per multare chi dovesse incapere nell'autovelox; è altrettanto evidente che è possibile arrivare a limiti differenziati; in tal senso, è molto saggia la riduzione del limite massimo di velocità in caso di pioggia. Tale misura è in vigore da molti anni in altri paesi europei ed è motivata dalla diminuzione del coefficiente di aderenza su strade bagnate,

anche se vi sono asfalti che reagiscono in modo diverso; pertanto, è opportuno incentivare l'uso di asfalti drenanti.

Qual è l'elemento che dovrebbe portare a limiti di velocità differenziati? La geometria della sede stradale. Per la verità — come ha ricordato il collega Stajano — in Commissione siamo giunti anche ad ipotizzare la possibilità di un aumento del limite di velocità di 130 chilometri orari nel caso di autostrade a tre corsie, con asfalto drenante e corsia di emergenza: è l'ipotesi della miglior autostrada esistente al momento. Tale ipotesi, però, non ha riscontrato un accordo finale e, pertanto, siamo tornati all'ipotesi prevista nel testo base al punto *r*).

Ritengo, dunque, che non vi sia spazio in questa sede per approvare l'emendamento Di Luca 2.160.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Turroni. Ne ha facoltà.

**SAURO TURRONI.** Signor Presidente, ho ascoltato gli interventi dei colleghi ed in particolare di un collega che credo sia intervenuto a nome dell'intera maggioranza (mi riferisco al collega Giardiello), il quale ha spiegato con chiarezza le ragioni per le quali siamo contrari all'emendamento in esame.

Il collega Giardiello ha ricordato l'obbligo per il nostro paese — come per altri paesi europei — fissato per ridurre gli incidenti e il numero delle migliaia di morti e delle centinaia di migliaia di feriti che tutti gli anni danno il senso di una vera e propria guerra combattuta sulle nostre strade. Il collega Giardiello ha ricordato che la principale causa di tale strage è proprio la velocità.

Se vogliamo fare la nostra parte con un minimo senso di responsabilità, per ridurre il numero dei morti e degli incidenti, dobbiamo contrastare la tendenza ad aumentare la velocità e pensare che solo la sua riduzione può utilmente contribuire a correggere quel grave fenomeno.

Pochi giorni fa siamo rimasti tutti sconvolti dall'incidente occorso a quel

bambino, che è stato travolto e schiacciato contro una recinzione da un'automobile guidata da una persona inesperta ad altissima velocità. Ebbene, quale corrispondenza esiste tra il modo in cui siamo rimasti sconvolti e la proposta di aumentare la velocità, come se fossimo ancora influenzati da quel mito che ha attraversato la nostra cultura nel periodo tra le due guerre? Allora si affermava che «la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un'automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo... un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bella della Vittoria di Samotracia». Noi dobbiamo cambiare anche i nostri miti, i nostri punti di riferimento, dobbiamo saper dare un'indicazione ai nostri giovani, dobbiamo saper dire che solamente attraverso la cancellazione di un mito così sbagliato, quello della velocità, si può contribuire a salvare le loro vite.

Ritengo che ci sia qualcosa, al di là di questa cultura sbagliata, che sta al fondo dell'emendamento e che esso pretenda o cerchi di evitare il ritiro della patente. L'associazione sostenitori ed amici della polizia stradale afferma che i limiti che sono stati stabiliti farebbero dell'Italia l'unico paese d'Europa ad avere una velocità consentita così elevata.

**ANNA MARIA BIRICOTTI.** A parte la Germania!

**ALBERTO DI LUCA.** A parte la Germania!

**SAURO TURRONI.** Forse i proponenti non hanno considerato che, calcolando la franchigia di 40 chilometri in eccesso rispetto al limite imposto e la tolleranza del 5 per cento accordata dal codice della strada, si potrebbe giungere ad un limite massimo di oltre 200 chilometri orari. È questo, forse, il vero obiettivo?

Io credo che dobbiamo cancellare, ripeto, il mito della velocità, per consentire che nelle nostre strade si viaggi tranquil-

lamente. Non possiamo pensare di riferire soltanto alle caratteristiche della vettura il meccanismo che regola questa benedetta velocità, come se non contassero i riflessi del guidatore, la sua attenzione, le sue condizioni fisiche, la sua esperienza; come se non contassero — l'ha detto benissimo poco fa il collega — le caratteristiche della strada, la sua sezione, la sua geometria, le sue condizioni.

È evidente che si tratta di un punto di vista sbagliato che va combattuto, soprattutto perché in tutti i paesi avanzati questo mito della velocità, questo tentativo di andare sempre più forte, non preoccupandosi gran che della vita degli altri, è costantemente contrastato con misure rigorose e significative. Allora è inutile strumentalizzare gli incidenti, è inutile fare appello a misure rigorose, magari quando la macchina è guidata da un extracomunitario. Non possiamo pensare di prevedere l'impunità per qualcuno, introducendo norme che consentono una maggiore velocità, apprestandoci invece a colpire con fermezza e ad invocare misure rigorose quando è qualcun altro a guidare.

Respingiamo, allora, questo emendamento: credo che in tal modo faremo qualcosa di positivo nel tentativo di ridurre gli incidenti ed aumentare la sicurezza, problema che riguarda davvero tutti noi, ma principalmente i nostri giovani, che sono le maggiori vittime della velocità (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Verdi-l'Ulivo — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giovanardi. Ne ha facoltà.

**CARLO GIOVANARDI.** Signor Presidente, vorrei tentare, se fosse possibile, di raggiungere un compromesso tra i ragionamenti che sono stati svolti. Vedete, io voglio essere realista, come ciascuno di voi lo è quando viaggia in autostrada in Italia. Purtroppo, oggi in Italia chi va a 130 chilometri all'ora deve stare nella corsia centrale, perché la velocità, non dico media, ma comunque ampiamente tolle-

rata sulle autostrade è ben superiore ai 130 chilometri orari. Sto parlando di macchine di tutti i tipi: automobili moderne, con i sistemi di frenata all'avanguardia, con l'*airbag*, ma anche macchine che, quando ti sorpassano, non capisci come possano andare a quella velocità, ben superiore ai 130. Questa è la fotografia della situazione, per cui confermare quel limite di velocità vuol dire mantenere una norma che, come tutti sappiamo, non viene rispettata.

Allora, decidere di abbassare il limite a 105 chilometri orari per tutte quelle macchine che non possono andare più veloci e contemporaneamente aumentare — anche se non fino a 160 chilometri orari, che anche a me sembra eccessivo — di 15 o 20 chilometri orari il limite massimo per le auto più moderne, corrisponde a fotografare la realtà. Bisogna infatti prendere atto che attualmente ci sono macchine con cilindrata e prestazioni tali che in autostrada violano sempre la legge, perché vanno sempre oltre il limite dei 130 chilometri orari, e macchine che non hanno le medesime caratteristiche e che quindi non possono assolutamente arrivare al limite dei 130 chilometri orari, perché sarebbero rischiose sia per chi le guida sia per gli altri.

Chiedo quindi all'onorevole Di Luca di modificare il suo emendamento 2.160 in tal senso: pur mantenendo il limite dei 130 chilometri orari, quale limite di base, si fissa un limite maggiore per le macchine che hanno sistemi di sicurezza particolari, mentre si consente di andare ad una velocità non superiore a 105 chilometri orari alle macchine che non hanno questi sistemi di sicurezza e con una cilindrata minore.

È ovvio che poi debba essere trattata anche la questione del controllo, della repressione delle violazioni e del ritiro della patente. Tuttavia, la mia proposta servirebbe ad evitare gride manzoniane, perché ritengo ipocrita continuare a mantenere il limite dei 130 chilometri orari quando sappiamo tutti che non viene rispettato e che i controlli sono insufficienti. Approviamo una norma che si

adeguati a situazioni diverse e rendiamo i controlli più rigorosi, anche con la previsione del ritiro della patente per chi non rispetta i limiti di velocità. Non credo che nell'era dell'elettronica sia difficile rilevare la velocità a seconda del tipo di macchina.

Invito pertanto l'onorevole Di Luca a modificare il suo emendamento nel senso da me proposto, nella consapevolezza che in questo modo si diminuisce il limite massimo di velocità per la maggior parte delle vetture, mentre per quelle che hanno determinate caratteristiche si obbligano i guidatori all'uso della cintura di sicurezza, pur consentendo loro una velocità di 140 chilometri orari, in quanto ritenute meno pericolose di altri tipi di autovetture. Se l'onorevole Di Luca accetta questa mia proposta, annuncio che voterò a favore del suo emendamento 2.160.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Luciano Dussin, al quale ricordo che ha due minuti a disposizione. Ne ha facoltà.

**LUCIANO DUSSIN.** Signor Presidente, intendo sostenere l'emendamento Di Luca 2.160. Non concordo con quanto affermato dall'onorevole Giardiello e dall'onorevole Turrone, in quanto ritengo che nella proposta dell'onorevole Di Luca vi sia buon senso, cosa che non si può dire della normativa vigente. Probabilmente nessuno sa, infatti, che un motocarro Ape, prodotto dalla Piaggio, può viaggiare a 130 chilometri orari in autostrada come un Ferrari testa rossa; nessuno sa che il quadriciclo — vale a dire un motocarro Ape che invece di avere tre ruote ne ha quattro per ragioni di maggior sicurezza — deve rispettare il limite di 80 chilometri orari in autostrada. Attualmente, quindi, non vi è buon senso per quanto riguarda i limiti di velocità.

Se qualcuno cerca di tenere in considerazione le esigenze degli automobilisti italiani, chiedendo che una Panda 30 del 1983 viaggi a qualche decina di chilometri orari in meno di una Berlina equipaggiata con i migliori sistemi di sicurezza, non sta

dicendo cose che non stanno né in cielo né in terra.

Vorrei ricordare all'onorevole Turrone che, pur avendo abbassato i limiti di velocità, il nostro paese ha gli stessi indici di mortalità che ci sono sulle strade del Portogallo e della Grecia, che però non sono adeguate. Lo invito quindi a contribuire al prolungamento delle autostrade in Friuli ed in Veneto e della famosa A28 che i Verdi stanno bloccando, nonostante i sindaci e i presidenti di provincia siano d'accordo (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*), perché i morti sulla coscienza li ha chi non consente le opere stradali e non chi abbassa o aumenta i limiti di pochi chilometri orari (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

**PIER PAOLO CENTO.** Ma che dici!

**MARIO PEZZOLI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MARIO PEZZOLI.** Presidente, le chiedo semplicemente di poter aggiungere la mia firma all'emendamento Di Luca 2.160.

**PRESIDENTE.** Sta bene, onorevole Pezzoli.

**ELENA CIAPUSCI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**ELENA CIAPUSCI.** Presidente, convinta da quanto ha detto poc'anzi l'onorevole Turrone, anch'io le chiedo di poter aggiungere la mia firma all'emendamento Di Luca 2.160.

**PRESIDENTE.** Sta bene, onorevole Ciapucci.

**GIORDANO ANGELINI,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Presidente, mi consenta di ricordare all'Assemblea, a proposito di una questione che da anni è al centro del dibattito parlamentare, che a partire dal 2002 tutte le autovetture circolanti dovranno essere dotate del sistema ABS e dell'*airbag*. Qualora si accettasse il percorso disegnato dall'emendamento in esame si avrebbe, per tutto il parco circolante, un progressivo ritocco dei limiti di velocità a meno che non si accettasse una differenziazione soltanto sulla base della potenza degli autoveicoli.

Vi è poi un'altra riflessione che vorrei fare. È indubbio che vi sono alcune diversità da tener presente nell'affrontare i problemi relativi alla sicurezza. Si deve infatti tener conto delle diverse caratteristiche delle strade, degli autoveicoli ed anche di una diversa condizione delle persone che guidano. L'onorevole Di Luca, che ha un passato da sportivo, sa benissimo la differenza dei riflessi e dei tempi di reazione che ci può essere tra una persona ed un'altra. Potrei rivolgermi anche all'onorevole Rogna Manassero di Costigliole per sapere quanto questo incida sulla mobilità e sui tempi di reazione.

Io sono tra coloro che ritengono che la velocità non sia né di destra né di sinistra e credo che in certe condizioni a tantissime persone sia venuto il bisogno o l'aspirazione di andare più forte. Il problema è vedere se la velocità possa conciliarsi oggi, nel nostro paese, con i due obiettivi centrali che abbiamo posto nel codice della strada, cioè quello della sicurezza, della tutela dell'ambiente e quello della diminuzione dei consumi energetici.

Se è vero che dobbiamo ritornare in asse con l'Europa perché l'Italia, per quanto riguarda la sicurezza sulle strade ha una tendenza diversa rispetto all'Europa, come hanno ricordato altri colleghi e in particolare l'onorevole Giardiello, mi chiedo, se si approvasse l'emendamento Di Luca 2.160, quale messaggio si darebbe al nostro paese. È questa la domanda a cui dobbiamo rispondere!

Confesso che mi sarei trovato in difficoltà se l'onorevole Di Luca, che ha affrontato con intelligenza questo tema, avesse proposto di rivedere la disciplina della velocità degli autoveicoli prevedendola in diminuzione, tenuto conto che il nostro obiettivo è di far diminuire il numero degli incidenti mortali.

Cosa significa prevedere una velocità di 160 chilometri orari in autostrada, di 130 chilometri orari nelle strade extraurbane e di 110 chilometri orari nelle strade extraurbane secondarie? È chiaro che la conseguenza di ciò sarebbe quella di una tendenza a modificare il parco automobilistico aumentando la potenza dei veicoli per poter raggiungere la velocità massima consentita. Ed è chiaro che ciò si tradurrebbe in un aumento dei consumi mentre noi dobbiamo tendere ad una loro diminuzione. Del resto credo che per il futuro non avremo veicoli sempre più potenti ma veicoli medi con consumi sempre minori.

Quali sarebbero le conseguenze in un paese che ha questo problema di sicurezza qualora lo scontro, ad esempio, avvenga tra un veicolo di grandi dimensioni che viaggia a 160 chilometri orari ed un veicolo piccolo (ad esempio una seicento)?

Quale sarebbe il significato in termini di impatto?

Consentitemi di ricordare le difficoltà che potremmo avere anche relativamente alle forme di controllo dei veicoli con cilindrate diverse. Dopo un dibattito molto acceso sull'utilizzo delle nuove tecnologie e il rifiuto di affrontare il problema che si è verificato nei mesi scorsi, mi sento di poter dire che ogni paese deve affrontare i problemi che ritiene di poter risolvere in un determinato momento. In Europa la tendenza non è quella di aumentare la velocità e attualmente dobbiamo porre la nostra attenzione ad aumentare la sicurezza e a diminuire il numero delle vittime. È questo il messaggio che deve giungere dal Parlamento nell'approvazione della delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada.

ALBERTO DI LUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Presidente, colgo l'invito del Governo alla sicurezza e noi di Forza Italia ne siamo talmente convinti che in successivi emendamenti chiederemo l'obbligatorietà dell'installazione sulle nuove autovetture di *airbag* e ABS a partire dal 1° gennaio 2002. Tuttavia, proprio perché poniamo molta attenzione al problema della sicurezza, devo smentire qualche collega che precedentemente ha affermato che la velocità *tout court* è la principale causa degli incidenti e dei decessi che sono, invece, causati dal non utilizzo delle cinture, dal mancato rispetto delle distanze di sicurezza e — aspetto assolutamente rilevante — dal fatto che in Italia ci troviamo ad avere un parco auto sempre più vetusto e privo di ciò che la moderna tecnologia oggi ci offre. Senza ripetere le parole che ho già detto, vorrei accogliere la proposta dell'onorevole Giovanardi, sottolineando che noi non parliamo di aumentare, ma di differenziare i limiti di velocità; i tre limiti — lo ripeto — sono di 105, 130 e 160 chilometri orari, a seconda delle tipologie di autovetture e delle attrezzature di sicurezza installate. Dichiaro perciò la mia assoluta disponibilità ad accogliere la proposta dell'onorevole Giovanardi di ridurre il limite di 160 a 150 chilometri orari e aggiungo che, se questo fosse veramente l'unico ostacolo, potremmo anche ipotizzare che, partendo dall'attuale limite di 130 chilometri orari, per la categoria più lenta si stabilisca il limite di 115 e per la categoria più veloce il limite di 145.

In sostanza, siamo disponibili a valutare ogni soluzione, ma invitiamo caldamente i colleghi a riflettere sul fatto che non si può consentire a due autovetture completamente diverse di viaggiare alla stessa velocità perché le condizioni di sicurezza sono assolutamente differenti. Sono disponibile, quindi, a rivedere i limiti di velocità, ma invito tutti a riflettere attentamente sulla loro diversificazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Rizzi. Ne ha facoltà.

CESARE RIZZI. Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma all'emendamento Di Luca 2.160.

Vorrei far notare che certamente il Parlamento è tenuto a legiferare, ma che si dovrebbe tenere conto delle esigenze del popolo, considerato che il 90 per cento delle autovetture circolanti sull'autostrada superano i 130 chilometri orari, viaggiando spesso oltre i 200. Ritengo che il limite di 160 chilometri orari sia giusto. Pertanto, signor Presidente, considerato che il popolo, fino a prova contraria, è sovrano ed esige, vuole che un limite di velocità esista ma sia un po' più alto dell'attuale, voterò a favore dell'emendamento Di Luca 2.160 (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Colleghi, vi prego di prendere posto. Prego anche ciascuno di voi di votare per se stesso.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Luca 2.160, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti .....	416
Votanti .....	409
Astenuti .....	7
Maggioranza .....	205
Hanno votato sì .....	195
Hanno votato no .....	214

MICHELE GIARDIELLO. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO. Signor Presidente, il mio dispositivo di voto non ha funzionato.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.

I presentatori accettano l'invito al ritiro dell'emendamento Mammola 2.161?

ALBERTO DI LUCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'emendamento Mammola 2.161 s'intende pertanto ritirato.

I presentatori accettano l'invito al ritiro dell'emendamento Fei 2.17?

ENZO SAVARESE. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, in questo emendamento è contenuto lo stesso principio or ora respinto, che però non viene determinato. Sottosegretario Angelini, lei ha affermato che non avrebbe avuto nulla in contrario al principio della differenziazione: in questo emendamento si parla di differenziazione e non vengono stabiliti limiti, dal momento che si tratta di una delega al Governo. Se è vero ciò che il sottosegretario ha dichiarato in precedenza, credo che l'emendamento Fei 2.17 debba essere approvato.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, non ho difficoltà ad affermare che, come ho detto in precedenza, sarei in imbarazzo ad esprimere parere contrario se l'onorevole Savarese, cofirmatario dell'emendamento Fei 2.17, prevedesse una differenziazione al ribasso, ossia mantenendo inalterati i limiti massimi. Onorevole Savarese, la prego di provvedere, dopodiché il parere del Governo sarà favorevole.

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, accetta la riformulazione suggerita dal Governo?

ENZO SAVARESE. No, signor Presidente, ed insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Fei 2.17, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	404
<i>Votanti</i> .....	396
<i>Astenuti</i> .....	8
<i>Maggioranza</i> .....	199
<i>Hanno votato sì</i> .....	187
<i>Hanno votato no</i> .....	209

Onorevole Terzi, accetta l'invito al ritiro del suo emendamento 2.87?

SILVESTRO TERZI. Signor Presidente, ritiro il mio emendamento 2.87 e mi riservo di intervenire sui miei successivi emendamenti, che si riferiscono specificamente alla sicurezza della strada e ai portatori di handicap.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prendo atto che i presentatori accettano l'invito al ritiro degli emendamenti Fei 2.18, Chincarini 2.89 e 2.88.

Avverto che l'emendamento Anghinoni 2.14 va collocato dopo gli identici emendamenti Mammola 2.63 e Fei 2.19.

I presentatori accettano l'invito al ritiro dell'emendamento Luciano Dussin 2.118?

LUCIANO DUSSIN. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente, inviterei il Governo ed il relatore a rivedere i propri pareri perché la nostra proposta contiene qualcosa di pratico. In buona sostanza, chiediamo di prevedere che sulle strade urbane la velocità massima possa essere fissata in 70 chilometri orari dall'amministrazione locale, qualora la stessa ritenga che il limite di 50 chilometri orari non sia confacente alle esigenze degli automobilisti.

Tutti sappiamo che il codice della strada vigente prevede i limiti di 30 chilometri orari per le strade di quartiere, di 50 chilometri orari per le strade urbane e di 70 chilometri orari in città, ma solo per le strade a scorrimento veloce.

Visto che le strade urbane a scorrimento sono rarissime, perché si prevede che abbiano due corsie per senso di marcia ed uno spartitraffico in mezzo, praticamente questo limite di velocità non viene mai applicato. In molti centri abitati, allora, noi troviamo delle circonvallazioni interne che non sono considerate strade a scorrimento perché non hanno la divisione in due carreggiate, ma è comunque previsto il limite di velocità dei 50 chilometri orari. Questo comporta che il sindaco si trovi in difficoltà ad ordinare alla polizia municipale di andare con i rilevatori di velocità a controllare se quel limite di velocità nel centro abitato, ma su strade ad ampia carreggiata, sia rispettato o meno.

La proposta che avanziamo nella sostanza è la seguente: si lascia la previsione dei 70 chilometri orari nelle strade a scorrimento del centro abitato, ma si dà la possibilità all'amministrazione locale di prevedere un aumento del limite fino a 70 chilometri orari nel centro abitato per le strade ad ampia carreggiata, anche se non divise in due carreggiate, per poter effettuare anche quei controlli di velocità che ora come ora non sono praticabili perché, se un vigile si mette in una circonvallazione interna in città con l'*autovelox* puntato a 50 chilometri all'ora, deve multare il mille per mille dei cittadini che transitano con la propria automobile.

Questa previsione, quindi, ha anche il significato di facilitare i controlli perché tende a soddisfare le esigenze di chi in quelle strade transita a velocità che non possono essere contenute nei 50 chilometri orari.

Ribadisco quindi che resta in vigore il limite dei 70 chilometri orari sulle strade a scorrimento, ma con la possibilità per il sindaco di arrivare per le altre strade ad un limite di 70 chilometri orari (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Presidente, credo che l'emendamento dei colleghi della Lega debba essere approvato, quindi Alleanza nazionale lo sosterrà, perché rappresenta l'applicazione concreta del principio di sussidiarietà e di federalismo possibile.

È evidente che i sindaci, le autorità locali, sono i soggetti maggiormente a conoscenza delle realtà territoriali.

Sottosegretario Angelini, relatore Mazzocchin, mi rifiuto di pensare che un sindaco, per il gusto della velocità, possa decidere di aumentare i limiti nelle strade urbane prescindendo dalle esigenze di sicurezza dei cittadini! Esso rappresenta però l'autorità più vicina alle istanze locali ed è pertanto in grado di comprendere la sensibilità esistente e quindi di decidere al meglio.

Mi pare che l'emendamento del collega Luciano Dussin vada proprio in questa direzione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giardiello. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO. Presidente, io non so se i colleghi abbiano letto bene quanto è previsto in questo emendamento del collega Luciano Dussin al quale devo dire che, essendo stato respinto il precedente, non esistono più le strade a scorrimento veloce!

L'onorevole Luciano Dussin propone che un sindaco possa aumentare il limite di velocità nel proprio comune, qualora ritenga che il limite dei 50 chilometri orari non sia confacente alle esigenze degli automobilisti. Se il sindaco di una città ha come concittadini tutte persone che vanno di fretta, li manda tutti quanti a correre...

Francamente, mi pare assurdo (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Verdi-l'Ulivo — Commenti dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*)!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Luciano Dussin 2.118, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti .....	409
Votanti .....	403
Astenuti .....	6
Maggioranza .....	202
Hanno votato sì ....	193
Hanno votato no .	210).

VASCO GIANNOTTI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VASCO GIANNOTTI. Signor Presidente, volevo segnalarle il mancato funzionamento del mio dispositivo di voto.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Giannotti.

Prendo atto che il presentatore dell'emendamento Floresta 2.151 lo ritira.

Passiamo all'emendamento Di Luca 2.162.

ALBERTO DI LUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Sarò costretto a ritirare questo emendamento perché esso era legato al mio emendamento 2.160, con il quale prevedevamo tre limiti di velocità differenti, che è stato respinto. Vorrei dire a votazione avvenuta che mi dispiace molto che non solo sia stato bocciato quell'emendamento, ma anche che quella proposta — nata un po' tra tutti i banchi parlamentari e principalmente dal Presidente Giovanardi — non solo non abbia ricevuto una risposta da parte del Governo; addirittura, mentre io la presentavo, il rappresentante del Governo era impegnato a parlare con altre persone e quindi non ha avuto neanche il modo di capire che noi eravamo pronti ad una mediazione o ad un ragionamento sulle velocità, ma senza toccare lo spirito e la *ratio* di una proposta che avrebbe sicuramente risolto molti problemi legati agli incidenti sulle nostre strade.

In ogni caso, ritiro l'emendamento 2.162.

PRESIDENTE. Sta bene.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Chiedo di parlare per un chiarimento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Signor Presidente, desidero segnalarle che mi ero prenotato prima per intervenire sull'emendamento Di Luca 2.162.

PRESIDENTE. È stato ritirato.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Colgo l'occasione per sottoporre ai colleghi della Commissione e al relatore un intervento relativo all'articolo 2 punto s) del testo base al nostro esame. Poiché non vi sono emendamenti che riguardino la lettera s), ho chiesto di intervenire in questo momento e quindi la ringrazio per avermi dato la parola.

Al punto s), come voi vedete, si prevede nella delega il « contemplare uno specifico reato per chiunque partecipa, promuove o organizza corse in gara, o comunque