

Il Parlamento ha legiferato e, come sempre, quando il Parlamento legifera si basa su una maggioranza parlamentare che, attraverso il suo voto, esprime legittimamente il consenso o il dissenso nei confronti di un provvedimento legislativo. Anche questa volta ciò è avvenuto ed è molto grave che l'opposizione — in spregio a un voto, peraltro recente, delle due Camere — presenti una mozione tesa a modificare un testo di legge testé varato in maniera assolutamente democratica e trasparente dal Parlamento.

Nella mozione vengono citati alcuni pronunciamenti della Corte dei conti. Anche in questo caso, sarebbe opportuno che questi ultimi venissero spiegati e utilizzati nella loro interezza, perché altrimenti a « spizzichi e bocconi » si può riscrivere la storia di questa magnifica nazione in molti modi.

La Corte dei conti promuove il programma di dismissione del patrimonio pubblico letteralmente parlando di successo di un programma ambizioso e coraggioso. Sicuramente, essa fa un forte richiamo alle normative previgenti in materia di patrimonio storico e artistico, ma questo monito perde progressivamente d'intensità quando si parla di beni culturali considerati — a ragione o a torto non so: parliamone con la Corte dei conti — di media importanza. La stessa chiosa dicendo che essi sono stati vittima di una cronica e totale incapacità di gestione da parte dello Stato.

Come si può tacere sul fatto che il Fondo monetario internazionale affermi che, tutto sommato, al netto dei clamorosi entusiasmi, questo piano può e deve essere promosso? L'opposizione denuncia addirittura un fatto clamoroso: il Presidente della Repubblica con un'iniziativa che, oggettivamente, non trova precedenti nella prassi (sicuramente non in quella parlamentare nei rapporti col Quirinale) decide di scrivere una lettera richiamando alla cautela sul delicato settore della vendita dei beni pubblici.

Premetto che il Presidente della Repubblica, se avesse voluto tenere un atteggiamento più fermo e pesante avrebbe

tranquillamente potuto non consentire, per quanto di sua competenza, la promulgazione della legge di conversione del decreto-legge (questo credo faccia parte del bagaglio costituzionale di tutti quanti noi). Tuttavia, il Presidente del Consiglio ha ritenuto doverosamente opportuno rispondere a questa richiesta, spiegando al Presidente della Repubblica gli intendimenti del Governo e, per quanto concerne quest'ultimo, non vi è stato altro da aggiungere.

Ora mi domando: è, forse, compito dell'opposizione non fidarsi del Governo? A mio avviso, non è così: compito dell'opposizione è di controllare che il Governo faccia, nella maniera migliore possibile e sicuramente nella misura più trasparente possibile, ciò per cui è stato nominato, ossia governare questa nazione.

Ho, invece, l'impressione che l'opposizione, sicuramente spinta dai migliori motivi possibili (più politici che governativi, ma ciò fa parte della logica delle cose), in questo momento stia cercando di rallentare, di ritardare e di estremizzare qualunque iniziativa governativa assunta dal gabinetto Berlusconi, al fine ultimo di dimostrarne — come spesso denunciato — l'incapacità a governare ossia l'incapacità a far seguire fatti concludenti a programmi oggettivamente presentati.

Questo è l'ennesimo caso di un tentativo oggettivamente speculativo, ma che viene meno nel momento esatto in cui lo si va a leggere.

Ricapitoliamo, anche perché su questo che potremmo definire « molto rumore per quasi nulla » abbiamo parlato fin troppo. Il Presidente della Repubblica chiede cautela; il Presidente del Consiglio garantisce cautela. Il Parlamento ha legiferato ed avrebbe avuto tutti i modi, i motivi e le possibilità per modificare un testo di legge che, oggettivamente, poi non è stato modificato. Il Governo ha anche accolto alcuni ordini del giorno che vanno nel senso auspicato dall'opposizione. Perdonatemi, non so davvero per quale motivo e di cosa stiamo ancora oggi a discutere, a meno che i problemi non siano oggettivamente altri, ma non voglio neppure pensarli.

Credo vi sarebbero potuti essere altri tipi di iniziative parlamentari, altri tipi di battaglie, ma non certamente una battaglia che tenta di delegittimare l'operazione svolta dalla Camera dei deputati e dal Senato della Repubblica nel momento in cui hanno legiferato in questa materia. Ciò non è avvenuto dieci anni fa o cinque anni fa, ma — se non ricordo male — l'altro ieri, politicamente parlando.

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

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, si sta alzando un polverone, e ne sono la riprova anche gli interventi dei colleghi, per una mozione che, a mio modesto avviso, non avrebbe neanche ragion d'essere. Infatti, si tratta di una questione di interpretazione, nel momento in cui si voglia « cavillare », però è anche un problema di strumentalizzazione, nel momento in cui si intende portare acqua ad un mulino che non trova supporto giuridico a quanto si chiede nella mozione.

Va fatta una breve premessa specialmente per riportare responsabilità pregresse rispetto a quanto oggi il Governo sta facendo. Infatti, nella mozione l'azione del Governo viene duramente criticata ed attaccata, ma non si può dimenticare, essendo il provvedimento in questione legato ad un passaggio di politica economica che questo Governo sta portando avanti, come l'enorme debito pubblico che abbiamo in Italia, e che ci è stato lasciato in eredità, sia stato determinato proprio da un eccesso di spesa da parte dello Stato soprattutto negli ultimi quindici anni. Tutti i provvedimenti rilevanti che sono stati emanati negli ultimi quindici anni hanno sempre visto l'accordo, la firma o la controfirma dell'allora partito comunista, partito a cui apparteneva il primo firmatario della mozione oggi in esame.

Ciò va comunque agganciato alla necessità che il Governo ha sentito nel momento in cui ha adottato il provvedimento in questione. Infatti, la costituzione della Patrimonio dello Stato Spa è legata anche alla cartolarizzazione dei beni pubblici e

rappresenta, finalmente, un serio tentativo di incidere su quell'enorme manomorta rappresentata dai beni dello Stato che sono stati gestiti sicuramente con trascuratezza ed inefficienza: per questo motivo hanno prodotto un rendimento del tutto inadeguato rispetto alle potenzialità che, invece, avevano in sé. La verità è che nel patrimonio pubblico si annidavano e si annidano ancora enormi rendite di posizione e, quindi, interessi corposi votati al mantenimento di uno *statu quo*. Non a caso i diversi provvedimenti varati dai vari Governi, poiché non siamo nuovi a questo tipo di provvedimenti, per promuovere la vendita dei beni pubblici non essenziali al fine di ridurre lo *stock* del debito pubblico sono rimasti sempre sulla carta con vari pretesti quali addirittura — e ciò è incredibile ed inspiegabile — quello della non conoscenza completa da parte dello Stato dei beni di cui è proprietario.

Di fronte a questa resistenza della burocrazia, che in questo modo difendeva rendite di posizione — oserei dire anche proprie —, non si è fatto mai nulla di concreto fino a quando l'attuale Governo, il secondo Governo Berlusconi, non ha varato i provvedimenti di cartolarizzazione dei beni pubblici che, malgrado la discutibile presa di posizione di Eurostat, continueranno a far parte della strategia finanziaria dell'attuale Governo. In questo modo si sono finalmente avviate le vendite dei beni pubblici non essenziali, tra cui anche gli immobili appartenenti agli enti previdenziali e sappiamo bene come gli investimenti immobiliari degli enti previdenziali siano sempre stati un terreno minato, in quanto possibile oggetto di comportamenti non trasparenti — proprio poc'anzi si è richiamata la trasparenza —, sia nell'acquisizione del patrimonio, sia nella gestione, che produce comunque, per gli enti, rendimenti direi molto inferiori rispetto a quelli derivanti da altri tipi di investimenti. Al di là dell'esigenza dell'alienazione dei beni pubblici non essenziali allo svolgimento di funzioni pubbliche, come strumento per abbattere lo *stock* del debito pubblico, vi è anche quella — del pari importante — volte ad ottenere ren-

dimenti di mercato dai beni che rimangono sotto il controllo pubblico, tenendo conto peraltro che attualmente tali rendimenti sono fortemente al di sotto di quanto sarebbe ragionevole attendersi.

Stupisce quindi — con ciò mi riallaccio a quanto detto all'inizio del mio intervento — la reazione dei partiti della sinistra nei confronti di un provvedimento che è sostanzialmente riformatore e che tende a valorizzare beni di proprietà di tutti, rimuovendo rendite di posizione, vantaggi cioè per pochi soggetti privilegiati. Dovrebbe essere invece interesse di tutti una gestione efficiente del patrimonio dello Stato, come strumento per allentare la pesante situazione debitoria, eredità — lo ripeto — di un passato di spese demagogiche, in cui si dibatte la nostra finanza pubblica.

Sul piano generale va osservato come, con indubbia abilità, la mozione Violante ed altri non critichi il provvedimento in sé della costituzione della Patrimonio dello Stato Spa, che è chiaramente finalizzata allo svolgimento di funzioni che non possono non essere condivise, bensì si appigli ad aspetti particolari, evocando l'inesistente pericolo di una svendita di beni di particolare valore artistico e storico: vorrei mettere in risalto che proprio qui è la strumentalizzazione politica.

Va osservato che le azioni della Patrimonio dello Stato Spa sono detenute dal Ministero dell'economia e delle finanze e possono essere cedute ad altre società, delle quali il ministero detenga comunque, direttamente o indirettamente, l'intero capitale sociale; per tale ragione, non viene mai meno — né verrà mai meno — il controllo pubblico delle società, alle quali possono essere trasferiti i diritti pieni o parziali sui beni immobili facenti parte del patrimonio disponibile e di quello indisponibile dello Stato.

Va ancora osservato come alla Patrimonio dello Stato Spa possono — ripeto: possono — essere trasferiti i diritti sui beni immobili del patrimonio dello Stato. Ciò significa che vi è una scelta a monte dei beni suscettibili di una valorizzazione di tipo economico, che possono così rientrare

nelle logiche di mercato; questa è sicuramente una garanzia fortissima nei confronti dei pericoli paventati dai firmatari della mozione. Va ancora detto come il trasferimento dei beni di valore artistico e storico vada effettuato d'intesa con il ministro per i beni e le attività culturali solo per i beni di particolare valore artistico e storico: anche questa rappresenta di per sé una garanzia forte ed aggiuntiva, cioè di tutela piena dei beni che abbiano una notevole rilevanza.

Vorrei inoltre rilevare che viene stabilito che il trasferimento alla Patrimonio dello Stato Spa non modifica il regime giuridico previsto negli articoli 823 e 829 del codice civile; in particolare, non modifica la condizione di inalienabilità dei beni demaniali e di quelli del patrimonio indisponibile, salvo quanto previsto dalle leggi che li riguardano. Tutto ciò non è in contraddizione, come invece sostengono i firmatari della mozione, con l'articolo 3 del decreto-legge 25 settembre del 2001, n. 351, che non comporta l'automatico passaggio dei beni al patrimonio disponibile (con conseguente alienabilità), in quanto tale effetto non è assolutamente scontato. Infatti il citato decreto-legge prevede una procedura selettiva per rendere alienabile un bene pubblico che non lo è; pertanto non vi sarebbe nessuna automaticità e nessuna contraddizione con l'applicazione dei predetti articoli del codice civile.

Ciò detto, va ancora rilevato come, in linea di diritto, vi sia una strumentalizzazione nell'azione dei firmatari della mozione che, prendendo spunto anche dalle richieste di chiarimento del Presidente della Repubblica — supremo garante dell'interesse di tutti i cittadini —, tendono ad accreditare un'interpretazione forzata delle funzioni e delle finalità della Patrimonio Spa, che sono esclusivamente dirette alla corretta valorizzazione dei beni pubblici e, quindi, a criteri di sana e buona amministrazione.

Si è parlato, addirittura, di vendita del Colosseo e di altre assurdità e ciò avvalorava ancora di più l'idea che vi siano state

forzature e che vi sia stata una strumentalizzazione di questa campagna di disinformazione promossa dall'opposizione su tale delicatissima materia.

La legislazione di tutela dei beni culturali ed ambientali non viene assolutamente intaccata e continuerà a dispiegare tutti i propri effetti e, comunque, ogni alienazione e, prima di essa, ogni dichiarazione di inalienabilità sarà sottoposta ad una precisa valutazione caso per caso.

Inoltre, la Patrimonio Spa è una società a capitale pubblico ed è sottoposta alla diretta e stretta sorveglianza del ministro dell'economia e delle finanze. Dunque, non siamo affatto di fronte ad una vendita dei cosiddetti gioielli di famiglia, come si è tentato di far credere ai cittadini.

Si vuole solo che terreni agricoli, capannoni industriali ed interi stabili, se non necessari per lo svolgimento di funzioni pubbliche, siano alienati oppure siano messi a reddito secondo le regole di mercato, in quanto i cittadini — che ne sono i reali proprietari — hanno diritto ad avere indirettamente, sotto forma di minore tassazione o di servizi, tutti i benefici possibili che si possano trarre dai beni pubblici.

La capacità di riforma di questo Governo, che non è stata messa in atto da chi ha preceduto il Governo Berlusconi, evidentemente non entra non solo nella mente, ma nell'intendimento politico di chi propone mozioni come questa.

È per tale motivo che il gruppo di Forza Italia è decisamente contrario a che la mozione testé richiamata sia approvata.

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

(Intervento del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho

assistito e ho seguito — prima in quest'aula e poi al Senato — l'iter del decreto-legge, poi convertito in legge, del quale si chiede oggi la modifica.

Il capogruppo di Alleanza nazionale ha affermato che siamo in presenza di un provvedimento che ha qualche giorno. Tuttavia, nel frattempo — vale a dire dalla conclusione dell'esame di quel provvedimento al Senato fino ad oggi — è stato fatto anche qualcosa di più.

Dunque, tranquillizzo tutti i colleghi che, nel loro intervento, hanno espresso la speranza che il Governo si ponga, con urgenza, il problema oggi in discussione. Perché vi tranquillizzo? Perché quando — come è avvenuto al Senato — i gruppi di opposizione hanno chiesto la calendarizzazione di tre proposte di legge, poi riunite in un testo unificato, d'iniziativa dell'opposizione, volte ad un intervento legislativo — in particolare, con riferimento alle disposizioni contenute nell'articolo 7 e nell'articolo 8, in quanto connesso con il trasferimento di beni —, sono state accontentate. Tant'è che sempre questo sottosegretario ha già concluso in Commissione finanze — che è la Commissione competente al Senato — l'esame di quel disegno di legge d'iniziativa dell'opposizione, a prima firma del senatore Ripamonti. Non solo: si tranquillizzino i colleghi deputati, in quanto la scorsa settimana questo provvedimento è già passato all'esame dell'Assemblea.

Quindi, in questa sede, il problema non è quello di non porre attenzione ad una questione o essere indifferenti alla soluzione della stessa che, secondo i deputati dell'opposizione intervenuti, rappresenterebbe una problematica nota, cara e tutelata solo dall'opposizione e non, invece, dal Governo in carica.

Il problema è un altro: il Governo non intende né può — ma, soprattutto, non intende — non consentire il dibattito politico e le argomentazioni politiche che, legittimamente, tutte le componenti del Parlamento debbono e possono svolgere nelle aule parlamentari e fuori dalle aule parlamentari. Tuttavia, il Governo deve fare una puntualizzazione, come sempre

ha fatto, nel caso specifico, sia in questa sede sia in Senato, tanto durante il dibattito sul provvedimento di cui oggi si chiede la modifica, quanto in fase di esame delle proposte di legge volte ad ottenerne una riformulazione: una cosa sono gli argomenti di lotta e di agone politico e un'altra le argomentazioni a valenza giuridica.

Conclusa la premessa con quest'ultima considerazione, sento il dovere di dire, in rappresentanza del Governo che, sicuramente, vi è un dato di fondo nella discussione tra le forze di governo e le forze di opposizione nell'esame di questa materia. Le forze di opposizione hanno esordito, nell'esame del provvedimento di cui oggi si chiede la modifica, dicendo, scrivendo e facendoscivere sui giornali: venderanno il Colosseo. Le forze di opposizione hanno fatto il girotondo intorno alla fontana di Trevi.

FRANCO RAFFALDINI. Anche Sgarbi !

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Il Governo ha avuto una posizione diversa. Il Governo, quando è incorso in un infortunio legislativo — ci riferiamo all'articolo 71 della legge finanziaria —, ha detto: è un infortunio legislativo. Ed è prontamente corso ai ripari per eliminare quello che ha ammesso essere stato un errore. Nel caso di specie — e qui affronto le argomentazioni giuridiche — non è ravvisabile alcun comportamento che possa dare origine a modifiche di disposizioni in atto, vuoi di natura strettamente codicistica vuoi relative al complesso di norme che regolamentano in Italia la tutela del nostro grande patrimonio. Mi sia consentito ribadire fermamente che, proprio perché è di tutti, il patrimonio non può essere ascritto, come tutela e salvaguardia, soltanto alla parte politica delle forze di opposizione.

Dunque, vediamo cosa è successo dal punto di vista giuridico. In tal modo, riusciremo a non utilizzare più un richiamo immotivato ad affermazioni o a fatti che pure sono avvenuti, benchè ciò sia un fatto di coscienza oltre che di

scienza. Intanto, non vi è mai stato un emendamento Sgarbi: quindi, invito chi parla ad essere in possesso di dati noti e veri. Grazie al cielo tutti i nostri lavori sono riportati integralmente. È stato presentato un emendamento Vizzini che non ha potuto essere esaminato per il semplice fatto che il provvedimento era in scadenza; è stato presentato un ordine del giorno Vizzini che il Governo ha immediatamente accolto — ed ero presente io in aula, in quella fase —, dicendo: è esattamente ciò che il provvedimento prevede. Infatti, in quella sede, il Governo non ha accettato che nell'ordine del giorno venisse eventualmente scritto che si rendeva necessario un ulteriore intervento legislativo. E nell'ordine del giorno non c'è scritto. Questa è la cronistoria dei fatti.

Veniamo al merito giuridico della vicenda. Qual è l'obiettivo che il Governo si è posto e si pone con la società Patrimonio dello Stato Spa ?

Noi non abbiamo timore di affermare che, a fronte di un debito pubblico molto ingente, lo Stato italiano possiede un patrimonio materiale ed immateriale di grandi dimensioni, di cui lo Stato conosce molto poco e dalla cui gestione, sicuramente, ottiene rendimenti mediamente molto modesti, se non nulli, o perfino, in tantissimi casi, negativi. Quindi, mentre il passivo del bilancio dello Stato è tutto sul mercato, l'attivo patrimoniale è solo in parte contabilizzato e la parte che lo è rende molto meno di quello che potrebbe se fosse gestita secondo criteri di mercato.

La costituzione della Patrimonio Spa mira ad attuare un salto di efficienza nella valorizzazione del patrimonio dello Stato, perseguendo come primo risultato quello di mettere ordine nel vasto e frammentato patrimonio pubblico attraverso una classificazione dei beni. Ricordo — ma già l'ho fatto in quest'aula, quando si discuteva della legge alla quale si chiede un intervento di modifica — che il patrimonio non include solo immobili, non è il demanio, ma consiste in concessioni, diritti di uso, crediti, licenze e molti attivi immateriali, della cui cattiva gestione beneficiano pochi privilegiati e ne subiscono le conseguenze

tutti gli altri cittadini: l'obiettivo della Patrimonio dello Stato Spa è solo quello di valorizzare e gestire meglio. Peraltro, è un dato comune, che — grazie al cielo — percepisce per primo l'uomo della strada: basta andare in giro per le città o per i paesi per vedere quale sia la condizione in cui versa la maggior parte delle proprietà dello Stato: basta osservarle per capire che da un'operazione di valorizzazione trarrebbero beneficio tutti gli enti locali, che potranno beneficiare della riqualificazione del tessuto urbano attraverso progetti di valorizzazione di beni dello Stato (che spesso sono in condizioni di forte degrado), i cittadini, che vedranno aumentare la possibilità di fruizione dei beni pubblici, ai quali oggi non hanno accesso, e lo Stato, che potrà trarre legittimamente beneficio da una gestione più responsabile del patrimonio pubblico.

A questo punto, vediamo le considerazioni che sono state sollevate sui singoli punti. Viene citato a sproposito l'intervento della Corte dei conti, perché ne viene fatta una lettura *ex ante*, quando il provvedimento, di cui oggi si chiede la modifica, poi convertito in legge, era all'esame della Camera dei deputati, senza tenere conto dei 21 emendamenti accolti su quel testo e volti a risolvere e a sciogliere i dubbi che anche la Corte dei conti, segnatamente alcuni, aveva sollevato. In particolare, dobbiamo anche considerare che è stata la stessa Corte dei conti, proprio in fase di conversione del decreto-legge, a ricordare e a evidenziare l'inefficienza della gestione del patrimonio dello Stato e la condizione di forte degrado in cui versano molti immobili, anche di rilievo storico e artistico.

Si è poi citata la lettera del Presidente della Repubblica; non entro nel merito delle considerazioni che devono indurre o hanno indotto il Presidente della Repubblica ad indirizzare una lettera al Presidente del Consiglio dei ministri, ma contesto invece, fermamente — salvo un punto in cui si fa esplicito riferimento alla valenza giuridica della disposizione di cui si chiede il cambiamento —, che il Presidente della Repubblica abbia chiesto una modi-

fica legislativa; questo, infatti, non è il contenuto della lettera — nota e pubblicata — del Presidente della Repubblica al Presidente del Consiglio dei ministri: basta leggerla.

FRANCO RAFFALDINI. Appunto, basta leggerla!

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. L'ho detto, relativamente ad un punto che esamineremo e richiamandoci alla legge sulla cartolarizzazione. Vedremo, però, che si tratterà di ipotesi diverse. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha risposto alla lettera indirizzatagli dal Presidente della Repubblica: egli ha spiegato i meccanismi di funzionamento della nuova società e ha ribadito che tutta l'operazione prevede il pieno mantenimento del sistema di tutele ed i vincoli esistenti sul patrimonio artistico, culturale e ambientale del paese. Su una frase residuale, che vorrei esaminare come terzo punto, vi è un'osservazione diversa del Presidente della Repubblica: la osserverò segnatamente, e sarà l'ultima considerazione che farò. Il richiamo — dalla legge di cui si chiede il mutamento a quella sulle cartolarizzazioni — è stato fatto solo per la procedura e non, invece, per l'applicabilità al caso in oggetto dell'immediato passaggio dal patrimonio indisponibile a quello disponibile.

Vi è poi una questione, sollevata nell'ambito delle argomentazioni addotte, a causa della quale deriverebbero problematiche nel trasferimento degli immobili dalla Patrimonio dello Stato Spa alla Infrastrutture Spa. Riguardo a ciò mi corre l'obbligo di ribadire a tutti voi quali soluzioni di paventato, possibile danno avrebbe potuto creare — nella originaria formulazione del provvedimento — il possibile trasferimento dei beni dalla Patrimonio dello Stato Spa alla Infrastrutture Spa. Ebbene, in sede di conversione del decreto-legge è stato introdotto un emendamento — ed è presente tra noi il deputato di opposizione che lo ha presentato — nel quale è stato previsto che il passaggio di azioni a titolo gratuito dalla Patrimonio

dello Stato Spa ad altri soggetti possa avvenire solo alla condizione che si tratti di società interamente controllate dallo Stato: non solo, ma è stato previsto che il trasferimento di immobili dalla Patrimonio dello Stato Spa alla Infrastrutture Spa possa avvenire esclusivamente a titolo oneroso e che, conseguentemente, la Infrastrutture Spa possa acquistare immobili che la Patrimonio dello Stato Spa potrà mettere in vendita, così come ogni altro soggetto privato.

L'articolo 7 prevede in modo assolutamente chiaro e specifico che i beni dello Stato continuino ad avere tutte le caratteristiche che i medesimi possiedono prima del trasferimento, secondo le determinazioni delle norme codicistiche. Mi riferisco agli articoli 823 e 825 del codice civile; qualcuno in quest'aula, quando se ne è discusso, ha lamentato la mancanza del riferimento anche all'articolo 822, ma basta leggere l'articolo 823 per riscontrare il richiamo all'articolo 822 (ci si riferisce quindi anche a quello). Vengono, pertanto, rispettate le qualità dei beni in questione, siano essi beni demaniali, siano essi beni tutelati o beni sottoposti ad altri vincoli, tutti soggetti alle attività che su di essi possono compiersi secondo altre norme di legge.

Ciò ci consente di esaminare un ulteriore problema che è stato sollevato, vale a dire se sia possibile o cosa accade se la società Infrastrutture dello Stato ponga ad oggetto di garanzia per i finanziamenti tali immobili, che abbia eventualmente comprato a titolo oneroso dalla società Patrimonio dello Stato Spa; tali beni mantengono i caratteri (ad esempio quello della demanialità) che possiedono prima dell'avvio di qualsivoglia forma di iniziativa sui medesimi.

Per quanto riguarda il problema delle garanzie, se un bene è demaniale o appartiene al patrimonio indisponibile non si verifica né il trasferimento né la posizione a garanzia (ragiono in astratto perché non ritengo si verifichi l'ipotesi nel caso concreto) che modifichino il regime giuridico dei beni.

Oggi non ci spaventiamo della gestione affidata al demanio e ci spaventiamo di una operazione di valorizzazione effettuata attraverso la società Patrimonio dello Stato Spa. I soggetti operanti della società Patrimonio dello Stato sono 12 e si occupano dell'attività riguardante il demanio.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PUBLIO FIORI (ore 17,25)

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. È un fatto culturale sul quale vi sono alcuni distinguo profondissimi.

Vorrei ribadire che se prima i beni erano inalienabili, adesso questi ultimi restano tali e non sono aggredibili dai creditori. Affermare quindi che lo Stato sta ponendo un'ipoteca su tali immobili per finanziare la realizzazione di infrastrutture è una mera illazione!

Vorrei esporvi il motivo per cui l'eventualità che questi beni siano posti a garanzia, con le caratteristiche, i passaggi prima ricordati, è una ipotesi, ad avviso del Governo, del tutto remota. Perché questi beni sono difficilmente liquidabili e come tali difficilmente utilizzabili come garanzia; perché Infrastrutture Spa, come altre società – nonostante ciò che, in senso contrario, ha ribadito il collega precedentemente intervenuto – esistenti in altri paesi, non avrà la necessità di porre beni immobili a garanzia del debito da essa contratto, perché potrà beneficiare della garanzia dello Stato.

Su tale aspetto, tanto per rispondere, riprenderei il richiamo, dal mio punto di vista inappropriato, che è stato fatto nell'esaminare tale materia, alle dichiarazioni recenti di Eurostat. Sulla prima pagina i titoloni dei giornali italiani ed esteri affermavano: bocciati i conti europei, una quasi equiparazione della vicenda italiana a quella di Enron. Successivamente, vi sono state le lettere di scuse. Vedete, – e parlo delle operazioni che ho personalmente seguito, in particolare di quella di cartolarizzazione che in questa sede è

stata citata, — non è un'operazione destinata a restare sulla carta. È infatti ben vero che Eurostat, con un apprezzamento che non ci convince, ha sostenuto che non si annota l'introito nel momento in cui esso viene percepito, che è contestuale al trasferimento nella società veicolo, ma soltanto al momento della rivendita dei beni medesimi. Questi beni sono stati rivenduti: il ruolino di marcia che ci siamo dati non è soltanto assolutamente rispettato nei tempi previsti, ma supera, in misura del 100 per cento, gli obiettivi che ci eravamo dati. Di tutto si tratta, fuorché di una operazione sulla carta, di un'operazione falsa in cui il Governo non abbia curato anche la successiva rivendita dei beni.

Veniamo infine al potere del ministro dell'economia e delle finanze di decidere sugli indirizzi strategici della Patrimonio dello Stato Spa. Leggasi: quanto rendiamo forte questo ministro dell'economia. Decide lui delle sorti: questi sono i messaggi che vengono dalle forze dell'opposizione ed anche relativamente a questi aspetti invito a riflettere su come ciò poteva trovare forse un fondamento nel momento in cui il provvedimento — sempre quello di cui si chiede una modifica di natura legislativa — è arrivato all'esame di quest'Assemblea e come oggi ciò non possa assolutamente essere affermato, dopo l'emendamento che in questo ramo del Parlamento è stato approvato.

Mi riferisco in via assolutamente mirata alla previsione che ha attribuito al CIPE il compito di definire le direttive di massima sugli indirizzi strategici delle società. Molti di voi che hanno una più lunga esperienza di attività parlamentare, e sicuramente di governo, rispetto alla mia, sanno bene cosa sia il CIPE e cosa significhi demandare al CIPE l'individuazione delle direttive di massima sugli indirizzi strategici.

Certo non può essere detto che non saranno consultati i due ministri di cui le forze dell'opposizione hanno denunciato la mancanza, ovvero i ministri dei beni e delle attività culturali e dell'ambiente per quella, altrettanto significativa, parte di patrimonio che va sotto la voce « paesag-

gio », con tutto quello che ne consegue relativamente alla sua tutela: paesaggio, territorio, ambiente.

Condivido la posizione del ministro Urbani che è stata da voi citata in uno degli ultimi interventi, il quale ha detto che è impossibile definire criteri rigidi di individuazione dei beni cedibili e di gestione dei beni ceduti, proprio perché il patrimonio pubblico è talmente variegato e differenziato che imporre questi criteri una volta per tutte significherebbe privarsi della flessibilità che è un prerequisite essenziale affinché questa nuova iniziativa abbia successo.

Un'ultima osservazione in riferimento alla parte più specifica dell'intervento del Presidente della Repubblica e del mantenimento del sistema dei vincoli esistenti sui beni trasferiti. Il trasferimento dei beni pubblici alla Patrimonio dello Stato Spa non inciderà in alcun modo — c'è scritto — sui diversi vincoli che ne tutelano il carattere storico, artistico e paesaggistico. Ne consegue che i beni demaniali che fossero trasferiti alla Patrimonio dello Stato Spa continueranno ad essere assoggettati al regime giuridico che li caratterizzava inizialmente. Come espressamente previsto dall'articolo 823 del codice civile, essi restano inalienabili.

Per quanto riguarda l'eventuale contraddizione fra il comma 1 dell'articolo 3 della legge n. 410 del 2001 (la cartolarizzazione) e l'articolo 7, comma 10, del decreto-legge, richiamo ad una stretta osservanza giuridica della lettera della norma, laddove si dice che la legge n. 410 del 2001 — quindi, la prima disposizione — riguarda il trasferimento di beni immobili a società veicolo e la loro gestione nell'ambito dell'operazione di cartolarizzazione che implica una rivendita successiva dei beni. Osservo che Patrimonio dello Stato Spa non è una società veicolo, altrimenti ciò vorrebbe dire che non abbiamo capito che cosa è una società veicolo, ma non intendo offendere l'intelligenza di nessuno. La seconda norma, invece, richiama in generale le semplificazioni previste nell'articolo 3 della legge n. 410 del 2001, unicamente al fine di

rendere più agevole il trasferimento dei beni alla Patrimonio dello Stato Spa, che non è una società veicolo. Per altro verso, con due disposizioni specifiche, la legge di cui si richiede la modifica legislativa ribadisce, proprio in quella stessa parte, l'inalienabilità dei beni demaniali trasferiti e conferma il vigente sistema di tutela sui beni oggetto del trasferimento.

Queste sono le ragioni per le quali, con chiarezza, senza tema di confronto su questi fatti e su quanto è avvenuto, ribadiamo che non esiste alcuna esigenza di intervenire con nuove norme per disciplinare tali aspetti.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor sottosegretario.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale (2892) (ore 17,37).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

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

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

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il crescente numero di vittime della strada che si registra in occasione dei periodi di più intenso flusso veicolare costituisce la dimostrazione più evidente e più grave della necessità di adottare con tempestività misure in grado di accrescere i livelli di sicurezza nella circolazione stradale.

Al fine di fronteggiare una simile emergenza, pare opportuno intervenire su tre principali versanti: la normativa, attraverso l'introduzione di disposizioni più rigorose in linea con i migliori *standard* di sicurezza internazionale; le forme di prevenzione che devono essere perfezionate ed estese; la vigilanza e la repressione delle violazioni il cui rafforzamento deve, tuttavia, avvenire nel rispetto dell'esigenza di contraddittorio, evitando ogni forma di ingiustificata vessazione a danno degli utenti della strada.

Su tali tematiche il Governo è intervenuto, dapprima, con il decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e, successivamente, con un disegno di legge contenente una proroga della delega per la riforma del nuovo codice della strada, nonché ulteriori disposizioni di revisione della normativa vigente.

Il citato decreto legislativo n. 9 del 2002 — com'è noto — entrerà in vigore solo dal primo gennaio 2003. Per tale ragione, allo scopo di anticipare l'efficacia di alcune disposizioni ivi previste e per attuare ulteriori misure urgenti, il Governo ha ritenuto di intervenire con il decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, che il provvedimento al nostro esame è diretto a convertire in legge.

Il testo di tale decreto-legge presenta, tuttavia, alcuni profili problematici dovuti alla possibile non univoca interpretazione di talune delle disposizioni contenute nello stesso decreto-legge. Tali aspetti sono stati puntualmente affrontati e risolti nel corso dell'istruttoria legislativa in Commissione — anche con il contributo costruttivo dell'opposizione — e ritengo che il testo da

quest'ultima, elaborato ai fini dell'esame in Assemblea, sia in grado di superare i dubbi interpretativi e le perplessità cui ha dato origine il testo originario del decreto-legge.

Passando all'esame di singole disposizioni, ricordo che l'articolo 1 del decreto-legge prevede l'immediata entrata in vigore delle modifiche apportate dagli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n. 9 del 2002, agli articoli 152 e 153 del decreto legislativo n. 285 del 1992 in materia di obbligo dell'uso dei proiettori anabbaglianti e delle luci di posizione per motocicli, ciclomotori e autoveicoli. Vorrei segnalare che il citato articolo 11 ha reso obbligatorio, dal 1° gennaio 2003 per i ciclomotori ed i motocicli, in qualsiasi condizione di marcia, l'uso dei proiettori anabbaglianti e delle luci di posizione. Il successivo articolo 12 prevede, invece, l'obbligo, per i veicoli a motore, durante la guida in autostrada, di tenere accesi i proiettori anabbaglianti, peraltro, nelle stesse condizioni di tempo e di visibilità per le quali è prescritto il loro uso su altre strade. In altri termini, sembrerebbe necessario chiarire inequivocabilmente se, in base al decreto-legge adottato dal Governo, l'articolo 12 abbia inteso introdurre l'obbligo solo con riferimento alle condizioni orarie e atmosferiche, di cui all'articolo 152, comma 1, del codice della strada ovvero anche a prescindere da queste ultime. Questa difficoltà interpretativa è stata rilevata, sia in Commissione trasporti sia dal Comitato per la legislazione e dalla Commissione giustizia che hanno espresso, a tale proposito, il prescritto parere. Durante i lavori in Commissione, si è proceduto a modificare l'articolo 1 del decreto-legge, approvando un emendamento proposto dal Governo volto a riformulare la disposizione sulla base delle indicazioni emerse nel corso della discussione.

Il nuovo testo mantiene ferma l'immediata entrata in vigore dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 9 del 2002, mentre viene abrogato il successivo articolo 12 ed introduce una norma espressa, destinata ad entrare in vigore al momento della conversione in legge del decreto-legge, che

prescrive l'uso dei fari anabbaglianti, oltre che in autostrada, anche sulle strade extraurbane principali. La norma è diretta a rendere maggiormente visibile durante la marcia le autovetture che percorrono arterie riservate al traffico veloce; tutto ciò in quanto alcune statistiche dimostrano che nei paesi del nord, dove tale misura è stata introdotta da tempo, il numero delle vittime della strada si è apprezzabilmente ridotto.

Resta ferma, naturalmente, l'esigenza di assicurare riconoscibilità alla nuova normativa, tenuto conto che può non essere agevole, per il comune cittadino, distinguere una strada extraurbana principale da una secondaria. A tal fine, nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione, è stata sottolineata la necessità di evidenziare, con idonee forme di segnalazione e con l'adozione di adeguate campagne informative, le strade per le quali l'obbligo dell'uso di anabbaglianti è obbligatorio in qualunque condizione di marcia. In questo senso ha convenuto anche il Governo, propenso ad intraprendere le opportune iniziative.

L'articolo 2, invece, non ha subito modifiche nel corso dell'esame in Commissione. La disposizione reca una modifica al comma 2, secondo periodo, dell'articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, volta a consentire l'uso, durante la guida, di apparecchi telefonici dotati di auricolare. Al riguardo, si ricorda che il citato comma 2 dell'articolo 173 vieta a tutti i conducenti (fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle Forze armate, dei corpi di Polizia dello Stato, dei vigili del fuoco, della Croce rossa, del Corpo forestale dello Stato, dei corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano, nonché per i conducenti dei veicoli adibiti ai servizi delle strade, delle autostrade ed al trasporto di persone in conto terzi) « di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore ». La medesima disposizione già consentiva, invece, l'uso di « apparecchi a viva voce che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani ». Per ef-

fetto dell'articolo in esame viene dunque ampliata, con l'aggiunta degli apparecchi telefonici dotati di auricolare, la categoria dei dispositivi impiegabili durante la guida.

L'articolo 3, nel testo originario del decreto-legge, recava una modifica al comma 5 dell'articolo 186 del già citato decreto legislativo n. 285, come modificato dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool. Com'è noto, l'articolo appena citato vieta la guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche e dispone che chiunque contravvenga a tale divieto sia punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino ad un mese e con un'ammenda. All'accertamento del reato consegue, altresì, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi, ovvero da un mese a sei mesi quando lo stesso soggetto compia più violazioni nel corso di un anno. Quando la violazione sia commessa da conducente di un autobus o di veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, ovvero di complessi di veicoli, con la sentenza di condanna è anche disposta la revoca della patente di guida.

Ai sensi del comma 5 del medesimo articolo 186, lo stato di ebbrezza ricorre qualora, sulla base degli accertamenti eseguiti, il tasso alcolemico del conducente superi i limiti stabiliti dalla normativa vigente, pari a 0,8 grammi per litro. Per effetto della modifica apportata con l'articolo in esame, il tasso alcolemico massimo consentito per i conducenti è ridotto a 0,5 grammi per litro. Con tale intervento, viene introdotta una disciplina decisamente più rigorosa di quella in vigore che, in coerenza con i principi ispiratori della legge n. 125 del 2001 (legge quadro in materia di alcol e di problemi correlati), dovrebbe fornire un utile contributo alla lotta del doloroso fenomeno degli incidenti stradali dovuti all'abuso di bevande alcoliche.

Nel corso dei lavori in Commissione, si è notato, tuttavia, che l'articolo 13 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9,

che ha modificato l'articolo 186 del decreto legislativo n. 285 del 1992, è destinato ad entrare in vigore il 1° gennaio 2003, ragione per la quale solo da tale data decorrerebbe la vigenza del nuovo tasso alcolemico consentito; a causa dell'imperfetta tecnica legislativa, risultava frustrato, peraltro, l'intento del decreto-legge, evidentemente diretto, invece, a dare immediata efficacia alla nuova disciplina.

Allo scopo di risolvere tale inconveniente, recependo il contenuto del parere formulato dal Comitato per la legislazione e dalle Commissioni IV e XII, ha approvato un emendamento del relatore con il quale si assicura l'entrata in vigore della nuova disciplina all'atto della conversione del decreto-legge. In particolare, il nuovo testo dell'articolo 3 incide sia sul testo dell'articolo 186 del codice della strada vigente sia sul testo destinato ad entrare in vigore dal 1° gennaio 2003, garantendo, in questo modo, un raccordo tra le disposizioni e coerenza e continuità nell'applicazione della normativa.

Inoltre, accogliendo una proposta formulata dall'opposizione, è stato aggiunto il comma 3, con il quale si integra la disciplina vigente in materia di norme di comportamento per i conducenti di veicoli nei confronti dei pedoni.

L'articolo 4 disciplina i cosiddetti controlli remoti e la contestazione in differita delle violazioni al codice della strada, al fine di garantire l'effettività della vigilanza sulle strade e, quindi, una più efficace tutela della sicurezza della circolazione, anche nelle situazioni in cui l'accertamento diretto da parte degli organi di polizia stradale risulti difficoltoso o pericoloso.

Al fine di recepire le indicazioni espresse dal Comitato per la legislazione di perfezionare alcuni aspetti procedurali della disciplina, anche il testo di tale articolo è stato integralmente sostituito nel corso dell'esame in sede referente. In particolare, il comma 1 del testo elaborato dalla Commissione dispone che sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali gli organi di polizia stradale possano utilizzare o installare dispositivi o mezzi

tecniche di controllo del traffico, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme in materia di divieto di sorpasso dei limiti di velocità. I suddetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere utilizzati o installati anche sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane a scorrimento ovvero su singoli tratti di esse individuati con apposito decreto dal prefetto. Un emendamento approvato in Commissione ha permesso che ci sia una puntuale informazione agli automobilisti della presenza di questi dispositivi.

Rispetto al testo del decreto-legge, il testo elaborato dalla Commissione supera le obiezioni del Comitato per la legislazione con riferimento alla scarsa definizione della categoria di strade sulle quali è consentito l'utilizzo dei citati dispositivi, atteso che sono espressamente richiamate le classificazioni contenute nel nuovo codice della strada.

Il comma 2 prevede che l'individuazione delle tratte stradali di cui al comma 1 è disposta dal prefetto sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio su conforme parere degli enti proprietari, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, planaltimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati.

La Commissione non ha ritenuto di recepire le indicazioni formulate dal Comitato per la legislazione con riferimento all'acquisizione del parere conforme degli enti proprietari, ritenendo che tale parere abbia carattere obbligatorio e vincolante, con la conseguenza che, in sua assenza, non è possibile l'utilizzo dei citati dispositivi.

Il comma 3 prevede, nei casi indicati dal comma 1, che la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze di tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le

modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero del responsabile della circolazione.

Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati o omologati ai sensi dell'articolo 45 del decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992.

Il comma 4 precisa, infine, che, qualora vengano utilizzati mezzi tecnici o i dispositivi di cui ai commi precedenti, non vi è l'obbligo di contestazione immediata. Al riguardo, nel corso dell'esame in Commissione, è emersa l'esigenza di precisare espressamente che l'esclusione dell'obbligo di contestazione immediata si riferisce esclusivamente a taluni casi tassativi e non a carattere generale. Tale aspetto potrà essere più analiticamente approfondito nel corso della discussione, anche alla luce degli elementi di valutazione che saranno forniti in proposito da parte del Governo.

Tanto premesso, ritengo che il decreto-legge in discussione, con le modifiche e i correttivi apportati nel corso dell'esame in Commissione, possa fornire un utile contributo al miglioramento delle condizioni di sicurezza nella circolazione stradale e alla riduzione del doloroso tributo di vite umane che accompagna i periodi di cosiddetto esodo.

Tenuto conto della delicatezza della materia, auspico lo svolgimento di un dibattito costruttivo, privo di toni polemici, in grado di consentire, nell'interesse generale, di giungere sollecitamente all'approvazione del provvedimento, eventualmente anche emendato in meglio, così come mi auspico, con il contributo di tutti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, il decreto-legge al nostro esame ha dell'incredibile: viene pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 20 giugno con l'obiettivo di intervenire, con urgenza — ecco il motivo della scelta del decreto-legge — sulla sicurezza sulle strade nel periodo tipico dei grandi spostamenti dovuti al periodo feriale estivo (luglio-agosto); è composto di quattro articoli più un quinto che dispone circa l'entrata in vigore, scritti così male, in modo così dilettantesco, da risultare contraddittori tra loro, in contrasto con la legislazione vigente e quindi inapplicabili. Quello che stiamo discutendo è un decreto-legge che non sta in piedi, che non poteva essere applicato, che non poteva produrre ciò che nelle intenzioni si voleva. Non a caso, in queste settimane, tutti i mezzi di informazione non sapevano che informazioni dare. Ricorderete tutti le diverse indicazioni relative all'obbligo di tenere accese le luci durante il giorno sulle autostrade. Versioni date da Lunardi, in un senso, dal capo della polizia stradale, in un altro, con i cittadini sbalorditi ed incapaci di comprendere. E così per le sanzioni relative alle eventuali infrazioni. Il decreto-legge, in quanto strumento urgente, avrebbe dovuto produrre un effetto immediato, ma l'ufficio stampa del ministro ha detto, invece, che si sarebbe pagato dopo qualche mese. Insomma, si è creata una situazione un po' comica e un po' penosa rispetto alla quale i cittadini, allo sbalordimento, hanno fatto seguire originali battute salaci e barzellette. Insomma un dilettantismo.

È una forzatura settaria questa? No. Se infatti guardiamo semplicemente il testo del decreto-legge ci accorgiamo, *de visu*, che, nel giro dei 12 giorni trascorsi dalla pubblicazione del decreto-legge, ci troviamo, oggi, di fronte ad un altro decreto-legge proposto dal Governo. Sono stati modificati completamente tre articoli su quattro a parte quello relativo all'entrata in vigore. Credo si tratti di un precedente unico nella storia italiana, europea e occidentale.

Qual è il quadro generale, la situazione concreta, la cruda cornice nella quale si

inserisce questo provvedimento? È quello di una situazione drammatica rispetto alla quale le scelte del ministro Lunardi sono ben poca cosa. Servirebbe un'azione diversa, un'azione d'urto e duratura sulle ragioni degli incidenti, sulle aree urbane.

Citerò alcuni dati ma voglio ricordare che dietro ai numeri ed alle percentuali che citerò vi sono persone, uomini, donne, ragazzi, ragazze, famiglie; vi sono drammi che, in molti casi, dureranno per sempre.

Ogni anno, in Italia, i morti a causa di incidenti sulla strada sono 7.000, 18 al giorno, circa uno all'ora; i feriti sono 300.000, 750 al giorno, 32 ogni ora; i disabili gravi sono 20.000 (sono dati dell'Istituto superiore della sanità). Il costo economico di questa strage è valutato in 42 mila miliardi all'anno (sono dati del CNEL). Negli ultimi decenni un terzo dei deceduti aveva meno di trent'anni; una famiglia su due ha un componente coinvolto in un incidente entro l'anno.

L'Unione europea ha, per questo, deciso un programma per la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre del 40 per cento gli incidenti entro il 2010.

In questo quadro, il Parlamento italiano, dopo un lavoro durato due anni ed una vasta consultazione con tutte le organizzazioni, le associazioni e le istituzioni interessate, a partire dall'associazione dei familiari delle vittime della strada, ha approvato, nel marzo scorso, una legge delega per la revisione del nuovo codice della strada. Questa legge ha come obiettivo essenziale l'aumento della sicurezza nella circolazione stradale, ed interviene sulla qualità delle infrastrutture (strade ed autostrade), sui veicoli (dotazioni di sicurezza e nuove tecnologie) e sulle persone (educazione alla sicurezza e patente a punti). Questo è necessario anche perché il tasso di mortalità in Italia è di 11,6 morti per 100.000 abitanti che ci colloca al settimo posto in Europa. L'elemento più preoccupante è però costituito dal fatto che i paesi che seguono l'Italia fanno registrare una velocità di riduzione della mortalità nettamente superiore a quella italiana.

Vi è, inoltre, un altro dato originale: il divario territoriale nel nostro paese circa la dimensione degli incidenti stradali; infatti, in alcune aree, il tasso dei morti e dei feriti, riferito alla popolazione, risulta sino a 14 volte più elevato che in altre zone.

Il programma europeo per la sicurezza stradale vuole ridurre, entro il 2010, il numero dei morti in Europa da 45 mila a 27 mila, e quello dei feriti da 1.600.000 a 960.000.

Quali sono le caratteristiche ed i fattori della incidentalità? Sono le infrastrutture ed il parco veicoli. Quest'ultimo, ad esempio, tra il 1960 ed 1995, è aumentato da 2,4 a 32,8 milioni di veicoli, con un incremento medio annuo del 34,8 per cento. La mobilità su strada è passata da 90 miliardi di passeggero-chilometri a 766 miliardi di passeggero-chilometri, con una crescita media annua del 20,7 per cento; gli investimenti nelle infrastrutture, invece, sono modesti: cresce solo la rete delle strade minori.

Tra il 1960 ed il 1995 le percorrenze del trasporto individuale salgono da 60 miliardi di passeggeri-chilometro ad oltre 675 miliardi, con un incremento pari ad 11,3 volte ed una crescita media annua del 28 per cento. Le autovetture individuali generano oltre il 90 per cento delle percorrenze totali. Esplode in questi anni l'utilizzo del motociclo e del ciclomotore (più 117 per cento). Il contributo del trasporto collettivo al traffico complessivo passa, in questi anni, dal 53 per cento al 18 per cento.

La distribuzione degli incidenti per tipo di infrastruttura: nelle aree urbane, compresa la viabilità minore, si verifica l'80 per cento degli incidenti e si hanno il 74 per cento dei feriti ed il 47 per cento dei morti; sulle strade provinciali si verifica il 6 per cento degli incidenti e si hanno il 6 per cento dei feriti ed il 16 per cento dei morti; sulle strade statali si verifica il 9 per cento degli incidenti e si hanno l'1 per cento dei feriti ed il 24 per cento dei morti; sulle autostrade si verifica il 6 per cento degli incidenti e si hanno il 7 per cento dei feriti ed il 12,6 per cento dei morti. Dal 1996 ad oggi sulle autostrade si

registra però un incremento della mortalità ed un arretramento nelle condizioni di sicurezza.

Qual è il livello di rischio per modalità di trasporto? Al vettore individuale, ossia alla macchina, è legato il 92,7 per cento delle morti. Il rischio di morte su un veicolo individuale è 20,7 volte più elevato di quello del vettore collettivo. Gli incidenti per lavoro — mi riferisco a coloro che muoiono mentre prestano soccorso, alla polizia, a coloro che trasportano persone o merci, ai rappresentanti o a chi si reca al lavoro — sono numerosissimi. Gli incidenti stradali sono dieci volte più pericolosi degli infortuni sul lavoro e gli infortuni *in itinere* vedono 1.500 morti e 74.000 feriti all'anno.

Le circostanze e le cause degli incidenti sono le seguenti. Primo: la velocità, con il 23 per cento degli incidenti; secondo: la guida distratta e pericolosa con il 13 per cento degli incidenti; terzo: la guida contromano con il 9 per cento; quarto: il mancato rispetto della precedenza o dello stop con il 4,7 per cento; quinto: la distanza di sicurezza con il 4,1 per cento. Le altre cause sono l'attraversamento dei pedoni con il 4 per cento e l'assunzione di alcool e stupefacenti con l'1,4 per cento degli incidenti.

Per quanto riguarda le fasce orarie, quella dalle 13 alle 18 vede il 36 per cento di incidenti, quella dalle 6 alle 12 il 29 per cento, quella dalle 19 alle 22 il 18 per cento e quella dalle 23 alle 5 del mattino il 14 per cento.

Ogni giorno della settimana vi sono 28.000 incidenti. La domenica ve ne sono 23.500, ma tra sabato e domenica aumentano i morti. Le stragi del sabato sera, da mezzanotte alle sei del mattino, aumentano del 16 per cento il numero degli incidenti: sono incidenti aggiuntivi.

La tipologia degli utenti a rischio è costituita sia dalle fasce giovani, dai 18 ai 29 anni, sia dagli anziani oltre i 64 anni. Gli utenti deboli, i pedoni, i ciclisti, i conducenti di ciclomotore, gli anziani e i giovanissimi, rappresentano il 50 per cento delle vittime degli incidenti stradali.

Questo è il quadro del quale occorre tener conto — ed ho citato molti dati — per predisporre una profonda azione volta a ridurre gli incidenti. Questi sacrifici di vite umane così elevati costituiscono un inevitabile prezzo da pagare allo sviluppo economico e sociale o possono essere radicalmente abbattuti? Ritengo che essi possano essere radicalmente abbattuti. Il nostro paese sta facendo tutto ciò che è possibile per ridurre la dimensione di questo disastro? No, non lo sta facendo e ciò non è nell'agenda delle priorità. Questa avrebbe potuto essere una delle azioni dei primi 100 giorni del Governo e si sarebbe trattato di una possibilità che aveva dinanzi, per così dire, un'autostrada larga e senza ostacoli, perché già preparata puntigliosamente dal Parlamento del centrosinistra, che nella scorsa legislatura ha predisposto e approvato un'importante legge delega di riforma del codice della strada.

Il ministro Lunardi, invece, ha lasciato trascorrere dei mesi e, a poche ore dalla scadenza della legge delega (ai primi di gennaio di quest'anno), ha affastellato alcune indicazioni, la più propagandata delle quali è stata l'aumento dei limiti di velocità in alcune autostrade da 130 a 150 chilometri all'ora. In altri termini, si tratta di una misura che va nel senso esattamente contrario a quello di aumentare la sicurezza e ridurre gli incidenti stradali. Il limite a 150 chilometri orari non esiste in nessun paese europeo e in nessun paese al mondo. Cito la tabellina del libro bianco europeo che riguarda i limiti di velocità: Belgio, 120 chilometri orari; Danimarca, 110 chilometri orari; Spagna, 120 chilometri orari; Francia, 130 chilometri orari; Irlanda, 112 chilometri orari; Lussemburgo, 120 chilometri orari; Olanda, 120 chilometri orari; Austria, 130 chilometri orari; Polonia, 120 chilometri orari; Finlandia, 120 chilometri orari; Svezia 110 e Inghilterra 112 chilometri orari. Questi sono i limiti di velocità in Europa.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. In Germania?

FRANCO RAFFALDINI. La Germania non ha una legislazione, ma dà indicazioni sui 120 chilometri all'ora.

Anche le argomentazioni tecniche utilizzate dal ministro, e cioè che i veicoli odierni sono più sicuri di quelli antichi e che all'evoluzione tecnica può seguire un innalzamento della velocità, non sono fondate, anzi sono sbagliate. Infatti, le nuove caratteristiche costruttive, gli interventi sulle infrastrutture, le nuove tecnologie e le dotazioni dei veicoli hanno come obiettivo l'aumento della sicurezza se si mantengono gli attuali livelli di velocità. È tecnicamente dimostrato che l'aumento della velocità « si mangia » il livello di sicurezza conquistato con il progresso tecnologico e ci fa tornare ai livelli di pericolo precedente. Insomma, la tecnologia deve aumentare la sicurezza; la velocità la riduce.

D'altra parte, i dati che ho sommariamente riportato sono tratti dalle relazioni annuali sullo stato della sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture, dalle sezioni della polizia stradale, dalla motorizzazione civile, dall'istituto superiore di sanità, dall'Unione europea.

Mi pare, quindi, che il ministro Lunardi scelga di scontrarsi con il mondo intero, a meno che il limite di velocità sia una questione « anacronistica, frutto di ideologie politiche non condivisibili ». Insomma, i limiti di velocità nei quartieri, nei centri abitati, sulle strade urbane ad alto scorrimento, sulle autostrade sono « un residuo ideologico del comunismo ». Non è una battuta, sono affermazioni contenute in un'interrogazione plaudente al ministro Lunardi del capogruppo della Lega nord Alessandro Cè, dell'onorevole Rizzi e di 25 deputati leghisti.

D'altra parte, il ministro Lunardi ha sostenuto che, rispetto agli altri cittadini d'Europa e del mondo, gli italiani hanno un temperamento diverso, forse un sangue *caliente*. Invece di guardare tanto alla velocità, sarebbe opportuno diminuire i litigi tra marito e moglie mentre si è alla guida di un automezzo: cito le parole del ministro Lunardi. Credo che non ci siamo.

Il Parlamento ha compiuto un lavoro importante, direi straordinario, durato due anni. Per quanto riguarda la riforma del codice, servirebbe intervenire, come noi proporremo, su molti altri punti che non siano quelli presentati in questa sede o anticipati nel gennaio di quest'anno. Occorre intervenire sui nodi urbani, sulle città, sulle infrastrutture, sui veicoli: i nostri emendamenti vanno proprio in questo senso. Sia attivata da subito la patente a punti, da subito gli interventi per chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti. Subito vanno colpiti coloro che fanno gare di velocità illegali sulle nostre strade; subito sono necessari interventi sul trasporto di merci pericolose; subito bisogna favorire l'installazione sugli autoveicoli di dispositivi di rilevamento immediato, automatico e a distanza delle situazioni di rischio; subito bisogna abrogare la possibilità, pur prevista a partire dal 1° gennaio 2003, di elevare il limite di velocità da 130 a 150 chilometri all'ora in alcune autostrade.

Così come precisi sono stati i nostri emendamenti in altri provvedimenti sulla mobilità nelle aree urbane, sulla mobilità nelle città, occorrono una forza d'urto, un impegno duraturo e risorse consistenti sul trasporto rapido di massa, sulla sostituzione dei parchi autobus, sulla definizione di un semplice regolamento sui piani urbani della mobilità che attende da mesi e mesi.

Queste sono riflessioni che dimostrano la sproporzione tra i numeri, che prima citavo (dietro ai quali stanno persone, famiglie e drammi, in carne ed ossa), e i provvedimenti che ci troviamo, su questo tema, ad esaminare.

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

GIORGIO PASETTO. Grazie, Presidente. Desidero, in primo luogo, dare atto al relatore di aver fornito un quadro rispettoso del lavoro svolto in Commissione; del resto tornerò poi su questo aspetto perché si è trattato non soltanto di una ricognizione, bensì sostanzialmente di una ricostruzione del provvedimento.

Gli elementi portati alla nostra attenzione dall'onorevole Raffaldini — come giustamente è stato sottolineato — contengono dati e riferimenti dietro ai quali vi sono drammi familiari, ma soprattutto vi sono grandi danni economici e, trattandosi dei rilevanti riflessi di un fenomeno che non accenna a diminuire (il dramma del sabato sera, ma più in generale l'elevata incidenza, nel nostro paese, della mortalità su strada), credo abbiano arricchito la nostra riflessione e penso saranno utili per il lavoro che dovremo portare avanti.

Detto ciò, vorrei svolgere alcune considerazioni di carattere politico. Colleghi, l'onorevole Berlusconi, nel suo recente intervento alla Camera (mercoledì scorso), ha più volte sottolineato l'efficienza e l'efficacia dell'azione di governo. Ebbene, sia il relatore indirettamente sia l'onorevole Raffaldini hanno già dimostrato la debolezza e la confusione, cioè la distanza che c'è stata e che c'è, e non soltanto rispetto a questo provvedimento, tra i proclami (cioè tra le affermazioni) ed i provvedimenti di carattere legislativo (per non dire i fallimenti). Il pasticcio, la superficialità, l'improvvisazione e la confusione che hanno caratterizzato questo decreto-legge credo rappresentino un dato che tutti riconosciamo, se è vero — com'è vero — che il rappresentante del Governo ha avuto delle difficoltà nei giorni intercorsi tra l'inizio dell'esame del provvedimento in Commissione e l'introduzione dei tre emendamenti, che hanno sostanzialmente sostituito, se non annullato, parte dei quattro articoli di cui constava il provvedimento (delle quattro norme iniziali, infatti, tre norme sono state totalmente modificate); da parte nostra, peraltro, non abbiamo sollevato una questione, perché certamente il Governo poteva — e può — emendare un provvedimento, ma in quel caso si è trattato di una vera e propria riscrittura.

Mi sembra di poter dire che la linea d'azione del Governo nel suo complesso e, in modo particolare, l'improvvisazione (la nostra non è ostinazione) che caratterizza l'azione del ministro Lunardi — in questo caso la fretteosità e l'atteggiamento pro-