

e su qualunque strada — sempre che il Governo non abbia cambiato idea — vale per motocicli e ciclomotori. A questo punto sarebbe doveroso da parte del Governo, ma anche da parte della maggioranza che lo sostiene, predisporre quantomeno un vademecum da inviare rapidamente a tutti gli italiani, attraverso il quale spiegare, una volta per tutte, le norme di comportamento per coloro che utilizzano gli autoveicoli e i motoveicoli. Parlo di un vademecum da inviare agli italiani, perché l'attuale Governo non è nuovo a mandare a casa le lettere agli italiani: lo ha fatto il leader dell'attuale maggioranza, in campagna elettorale, spiegando perché era giusto votare per la Casa delle libertà (per dare sicurezza, efficienza e poi vediamo che di sicurezza e di efficienza non ce n'è, soprattutto in tema di circolazione stradale); lo ha fatto questo Governo mandando a casa degli italiani l'euroconvertitore. Mi sembra quindi anche giusto che il Governo si preoccupi degli automobilisti e dei motociclisti se vuole garantire quel livello di sicurezza che tante volte ha promesso in campagna elettorale e che non è riuscito a mantenere perché non è capace (perché alla fine bisogna anche essere capaci di governare).

Rilevo quindi da questo provvedimento, come da tanti altri, una sorta di difficoltà da parte dell'attuale maggioranza a governare i processi in atto nel paese, compresa la difficoltà a far circolare con sicurezza, sulle strade, le auto e le motociclette. Vi è, inoltre, il problema, già evocato, del limite dei 150 chilometri orari; non si tratta di un problema nuovo e infatti lo abbiamo sollevato in altre occasioni, spiegandolo in termini molto chiari: si tratta infatti di un problema anche educativo, soprattutto nei confronti delle giovani generazioni che devono poter avere dei modelli educativi seri. Nel nostro paese, però, non si può ragionare con serietà quando si propone un limite così elevato per la circolazione in autostrada.

Abbiamo visto anche dei contrasti evidenti, negli ultimi giorni — nei quali vi è stata una serie innumerevole di morti sulle strade (non solo nel fine settimana, ma

anche di lunedì mattina) —, tra il vertice politico del dicastero dei trasporti, da un lato, e la dirigenza della polizia stradale, dall'altro (quindi il vertice amministrativo addetto al controllo della sicurezza nelle strade e nelle autostrade). Vorremmo quindi capire se in questo provvedimento vengono accolti alcuni emendamenti che vanno nella direzione di colmare la scollatura esistente tra il Governo e la dirigenza della polizia stradale.

Tuttavia ci chiediamo anche dove siano i soldi, perché vi è uno slittamento dei tempi, come ha detto ieri il collega Pasetto; rileviamo un'assenza di investimenti, nonostante i 650 miliardi di vecchie lire previsti per i primi due anni, nonché l'inadeguatezza di alcune proposte avanzate su questo tema.

Tuttavia poiché riteniamo sempre che il Governo sia in buona fede, valutiamo positivamente almeno l'intenzione di proporre parere positivo su alcuni emendamenti, così come il sottosegretario Mammola ha manifestato nel Comitato dei nove, purché non si tratti della solita trasformazione in ordini del giorno di alcuni emendamenti, con accoglimento come raccomandazione, in quanto ormai sappiamo che tale accoglimento è semplicemente una pacca sulla spalla. Siamo stanchi delle pacche sulle spalle e vogliamo fatti concreti da parte di questo Governo che, purtroppo, oggi non ci sono.

Per tale ragione, se non saranno accolti questi nostri fondamentali emendamenti, saremo molto duri, decisi e precisi nel valutare negativamente questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Di Gioia. Ne ha facoltà.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, come già anticipato dai colleghi Raffaldini, Susini e Lusetti, riteniamo che questo provvedimento sia particolarmente farraginoso, che non affronti con serietà e responsabilità i problemi della sicurezza stradale.

D'altra parte, si tratta di un provvedimento come tutti quelli che, da un anno a

questa parte, sono stati posti all'attenzione dell'Assemblea con motivazioni di urgenza. Per quanto riguarda la sicurezza stradale vi è, sicuramente, un problema di urgenza, in quanto — come giustamente sottolineavano i colleghi nei loro interventi — dietro ad ogni morte vi è un dramma familiare, una questione che occorre affrontare con serietà e con responsabilità.

Tuttavia, il dato vero è che, quando vengono presentati questi provvedimenti all'attenzione dell'Assemblea, sistematicamente accade ciò che abbiamo verificato nei mesi scorsi, vale a dire la presentazione di provvedimenti lacunosi che non affrontano, con serietà e responsabilità, le questioni alla radice e che, durante il dibattito all'interno delle Commissioni, vengono poi trasformati, come è avvenuto per questo decreto-legge per ben tre volte. In tal modo, si va a snaturare la definizione, la portata del provvedimento iniziale.

Allora, si pone un problema di carattere politico, che abbiamo verificato sistematicamente all'interno di quest'aula durante il periodo di questo Governo. L'esecutivo non è in grado di governare per gli episodi che abbiamo vissuto nei giorni passati, non è in grado di governare con riferimento a tutte quelle contraddizioni che, quotidianamente, vengono poste all'attenzione del Parlamento.

Occorre guardare, con attenzione, al merito delle questioni e non far riferimento a quanto il passato Governo aveva definito con la legge delega n. 85 del 2001, nella quale si determinavano con chiarezza e puntualità i punti di attacco per la riforma del nuovo codice della strada relativi, in primo luogo, alla sicurezza stradale.

La sicurezza deve garantire non soltanto la capacità di determinare condizioni di formazione e professionalità nella guida nella scuola, ma soprattutto la sicurezza nelle strade, realizzando, all'interno di questo paese, interventi infrastrutturali seri.

Lo abbiamo detto e lo diremo nuovamente quando si tratterà di esaminare il collegato alle infrastrutture. È vero che il

nostro paese presenta un deficit infrastrutturale ma è anche vero che il Governo precedente aveva cominciato ad individuare politiche serie in tema di infrastrutture, a differenza di quanto sta facendo oggi questo Governo, che gira per l'Italia, dando indicazioni in modo che si possano spendere centinaia e centinaia di miliardi. E, alla fine, vi sono strade su cui la gente muore. La gente muore! Questa è una responsabilità che si deve assumere l'attuale Governo: si tratta di una responsabilità politica e morale. Per alcune strade statali e provinciali e per alcune autostrade vi sono responsabilità oggettive di questo Governo: al di là delle enunciazioni, non vi sono disponibilità finanziarie per determinare condizioni di miglioramento delle attività e della infrastrutturazione.

Quindi, come non sottolineare le questioni che già i colleghi Raffaldini, Susini, Pasetto e Lusetti hanno evidenziato con i loro interventi, che miravano non a demonizzare ma a far capire che il confronto serio e incisivo sui temi in discussione può migliorare sicuramente le condizioni di agibilità e di sicurezza delle strade?

Per questo, e non per una questione — come poterla definire — di carattere strumentale, abbiamo richiesto con fermezza la presenza del ministro Lunardi, che non si è avuta né in Commissione né in aula. Non sottovalutiamo la presenza del sottosegretario Mammola che, come già sottolineato da Lusetti, è destinato ad affrontare tutte le situazioni difficili che si presentano durante la discussione tra la Commissione ed il Governo, tra l'Assemblea ed il Governo. Ma il ministro Lunardi ha l'obbligo di venire qui in aula a discutere delle competenze del suo dicastero e non, semplicemente, di trafori o di grandi valichi — oltretutto, anche su questo non vi sono disponibilità finanziarie — o dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, a favore della quale non vi sono iniziative serie per determinare un diverso livello di sicurezza. E, ancora, egli non si può limitare a discutere dei problemi dell'ANAS, quando, anche in questo caso, non si

attuano interventi seri per reperire finanziamenti adeguati a garantire una viabilità diversa.

Egli ha la responsabilità del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti e, quindi, ha l'obbligo di discutere con il Parlamento i problemi che riguardano il trasporto e la sicurezza stradale. Sistematicamente, verificiamo la sua assenza. Questa è la risposta politica che il Governo fornisce ai problemi della sicurezza e dell'incolumità della gente sulle strade: l'assenza del ministro nella discussione.

Credo che di questo dobbiamo prendere atto tutti: l'assenza e l'inefficienza rispetto a provvedimenti importanti come il riordino del codice della strada e come le disposizioni essenziali previste — come ho detto precedentemente — dalla legge delega, che lo scorso Governo aveva comunque impostato, rappresentano responsabilità di questo ministro. Ebbene, come è possibile far scadere i termini per affrontare i nodi importanti in tema di sicurezza e presentare un provvedimento dicendo che bisognerebbe ridurre gli articoli?

E ancora, come è possibile ripresentare un altro decreto-legge che, comunque, va a definire con urgenza — e che poi abbiamo verificato che vi saranno dei problemi seri — su punti importanti ma, a nostro avviso, contraddittori nel loro insieme.

Allora, su questo vogliamo ragionare con grande fermezza e con grande responsabilità. Vogliamo far emergere le contraddizioni che esistono all'interno di questo provvedimento, ma anche di altri provvedimenti che vengono posti alla nostra attenzione. Come non ricordare — lo sostenevano i colleghi qualche minuto fa — che vi è una grande confusione sulla questione della classificazione delle strade? Vi è una grande confusione per quanto riguarda l'illuminazione dei fari delle macchine, dei ciclomotori e via discorrendo: vi è una grande confusione su tutto.

Eppure, questa opposizione, facendosi carico di queste contraddizioni, in Commissione ha determinato quelle condizioni

per migliorare questo decreto-legge. Pertanto, chiediamo al sottosegretario e al Governo, come giustamente si sottolineava in precedenza, che quegli emendamenti che sono stati accettati dal Governo siano definiti chiaramente in quest'aula per migliorare un decreto-legge, che è farraginoso e strano, come tutti gli altri provvedimenti portati all'attenzione di quest'aula. Mi auguro, in questo senso, che durante la fase della discussione degli emendamenti si possa arrivare a migliorare questo testo perché la sicurezza della strada, la sicurezza della gente, sono un patrimonio di tutti e tutti dobbiamo farci carico dei problemi che questo provvedimento può determinare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare sulle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Signor Presidente, raccomando l'approvazione dell'emendamento 4.8 della Commissione. Inoltre il parere è contrario su tutte le proposte emendative presentate ad eccezione degli emendamenti Duca 1.3 e Lion 2.3, sui quali il parere è favorevole. Il parere è contrario anche all'emendamento 4.10 del Governo, mentre invito al ritiro del subemendamento Raffaldini 0.4.10.1.

PAOLO ROMANI, Presidente della IX Commissione. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, Presidente della IX Commissione. Signor Presidente, in teoria si dovrebbe riunire il Comitato dei nove, ma vorrei dire ai componenti dello Steno che sono qui in aula, avendo il relatore espresso parere contrario all'emendamento 4.10 del Governo e prospettando, quindi, sostanzialmente l'assorbimento del subemendamento presentato, che mi sembra che a questo punto possiamo anche fare a meno di svolgere la riunione, in-

terrompendo i lavori. Pertanto, se c'è l'accordo, signor Presidente, possiamo proseguire dal momento che non c'è necessità di interrompere i lavori.

Volevo soltanto aggiungere una considerazione, visto che l'onorevole Lusetti ha parlato in precedenza di un emendamento del Governo che sarebbe stato prima presentato e poi ritirato. Anche su questo punto volevo fare un po' di chiarezza, se il Governo me lo consente. Il problema che era stato posto in Commissione si riferiva alla chiara e netta definizione delle strade extraurbane e principali. Ora, leggendo con attenzione il codice attualmente in vigore al punto *b*), dove c'è la definizione delle strade extraurbane principali, si evince chiaramente che trattasi di strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile. Il problema che era stato posto riguardava la possibilità per l'utente e per l'automobilista di identificare con chiarezza queste strade extraurbane principali. Mi sembra che la definizione...

PRESIDENTE. Chiedo scusa, presidente Romani, sta facendo un intervento sul merito?

PAOLO ROMANI, Presidente della IX Commissione. No, signor Presidente, è soltanto per chiarezza, così c'è anche un chiarimento su un eventuale emendamento presentato dal Governo che avrebbe dovuto imporci la necessità di svolgere una riunione del Comitato dei nove: quindi, si chiarisce anche questo punto.

Chiarito questo, si è ritenuto che l'eventuale soppressione dell'aggettivo « principale » andasse contro il senso espresso dal codice attualmente in vigore. Mi sembra, quindi, che sia stato riportato *ad unicum*, a chiarezza complessiva, anche tutto ciò che era stato detto in sede di Commissione.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo?

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.

Signor Presidente, prendo atto dei pareri espressi dal relatore e delle considerazioni svolte dal presidente della Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni, onorevole Romani. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore, con alcuni distinguo — rispetto alle proposte di parere favorevole — che in seguito argomenterò. Per quanto riguarda l'emendamento 4.10 del Governo prendo atto della valutazione negativa espressa al riguardo dalla Commissione, riguardante la modifica proposta dal Governo e, per non incorrere in spiacevoli incidenti, lo ritiro. Bisogna, però, tenere presente — voglio che l'Assemblea ne sia informata — che la portata della modifica chiesta dal Governo, la quale interveniva su un emendamento approvato dalla IX Commissione, tendeva sostanzialmente ad eliminare l'introduzione di una puntuale informazione agli automobilisti sul posizionamento nella rete autostradale — composta dalle principali strade extraurbane — degli autovelox o comunque dei sistemi in uso alla polizia stradale e agli organi di vigilanza per il rilevamento delle infrazioni dovute agli eccessi di velocità. Secondo la legge, così com'è, sarà prevista una forma di informazione rispetto a quanto farà la polizia stradale. Mi rimetto alla valutazione dell'Assemblea ed, alla luce di una valutazione negativa della Commissione, ritiro l'emendamento 4.10 del Governo.

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

ANTONIO BOCCIA. Sull'ordine dei lavori (*Applausi*)!

PRESIDENTE. Onorevole Boccia, lei ha un grande successo.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, non so se lei ha ascoltato nel dettaglio il parere che ha reso il rappresentante del Governo: proverò a riassumerlo. Su alcuni emendamenti il Governo ha un'opinione difforme da quella espressa dal Comitato dei nove e si riserva in seguito di farci

conoscere il suo parere al riguardo, invece penso che noi avremmo il diritto di conoscerlo subito.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.10 del Governo, il sottosegretario Mammola annuncia il suo ritiro, rimettendosi però all'Assemblea per una valutazione circa la sua opportunità.

Riguardo alla questione sollevata dal collega Lusetti, in sintonia parziale con il relatore, il Governo chiarisce ed interpreta il senso della norma.

Signor Presidente, credo che il Comitato dei nove — attesa anche l'ora — debba riunirsi per fare chiarezza su queste questioni, oppure il Governo deve dirci, emendamento per emendamento, qual è la sua opinione e che intenzioni abbia riguardo al suo emendamento.

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento?

EUGENIO DUCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, vorrei associarmi alla richiesta espressa dal collega Boccia ed aggiungere che quando questa mattina si sono conclusi i lavori del Comitato dei nove è rimasto in sospeso un parere sul mio emendamento 4.1 sul quale il Governo si era riservato di esprimersi in Assemblea. Poiché vi è anche questa incertezza, sarei dell'opinione — se lei ne conviene, signor Presidente — che si riunisse il Comitato dei nove anche per capire la situazione. Il Governo, infatti, ha insistito sul suo emendamento 4.10, ma, successivamente, ha preso atto che avrebbe potuto essere respinto, anticipando così il voto della Camera.

Se le argomentazioni portate dal Governo a sostegno di quella proposta emendativa sono serie — si tratta di questioni che riguarderanno milioni di automobilisti — sarebbe bene che dedicassimo un maggior approfondimento a questa tematica.

PRESIDENTE. Mi sembra una proposta saggia, onorevole Duca.

Poiché sono quasi le 13,30, sospendo la seduta fino alle ore 16. Nel frattempo, il Comitato dei nove si riunirà per procedere ad ulteriori chiarimenti.

La seduta, sospesa alle 13,25, è ripresa alle 16,05.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armosino, Ballaman, La Malfa e Spini sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Sull'ordine dei lavori (ore 16,08).

RENZO INNOCENTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO INNOCENTI. Signor Presidente, vorrei sottoporre alla sua attenzione e a quella dei colleghi la necessità di avere notizie precise circa il mancato invio alle Camere del documento di programmazione economico-finanziaria. Come tutti noi sappiamo, la nostra normativa prevede una data, quella del 30 giugno, entro la quale il documento di programmazione economico-finanziaria, strumento indispensabile per poter passare alla sessione di bilancio, deve essere inviato alle Camere.

Siamo ormai al 9 luglio e non vi è alcuna traccia della trasmissione dell'atto, pur avendo appreso dai giornali che il Consiglio dei ministri ha varato il documento di programmazione economico-finanziaria. Vorrei allora sottoporle questa problematica sotto due aspetti: in primo

luogo, viene in rilievo il rapporto tra il Governo e il Parlamento. Siamo di fronte ad una inadempienza da parte del Governo rispetto alla presentazione di un atto cardine nella predisposizione della manovra finanziaria per il prossimo anno.

Il continuo e persistente silenzio, per quanto riguarda la trasmissione di questo atto, crea notevoli problemi all'ordinario lavoro delle Camere. Già la settimana scorsa gli uffici di presidenza delle Commissioni avevano calendarizzato, per questa settimana, l'esame di tale documento; sia la Commissione bilancio, per l'inizio della discussione, sia le altre Commissioni, che dovevano esprimere il parere, avevano organizzato i relativi lavori nella giornata di domani e di dopodomani, prevedendo l'esame del documento.

Mi sembra di capire che, per quanto riguarda la possibilità di documentarsi prima di passare all'esame, sia da parte delle Commissioni di merito sia da parte di quella cui spetta l'espressione del parere, vi sarà ora un ritardo notevole nell'esame dei documenti stessi. Credo che ciò non possa andare bene e noi intendiamo esprimere un giudizio estremamente negativo sul comportamento tenuto da parte del Governo, che è latitante; un comportamento che suona anche in termini dispregiativi sul piano dei rapporti con il Parlamento.

Non si può andare in televisione affermando che si è varato il documento di programmazione economico-finanziaria e quant'altro, e, poi, in Parlamento non vi è nemmeno traccia nel documento stesso.

Non si potrà poi venire a dire, rispetto a richieste che dovessero provenire da parte di qualche gruppo parlamentare come il nostro (in ordine ai necessari tempi relativi all'esame dei provvedimenti per potersi esprimere nel merito), che si tratta di un atteggiamento ostruzionistico, che crea problemi e intralci, come purtroppo accade quando esprimiamo una legittima e giusta richiesta di informazione e di trasmissione di documenti che sono vitali per il nostro lavoro.

Il secondo aspetto è rappresentato da un elemento di contraddizione, rispetto al

quale vi è un problema che formalmente pongo a lei, ma che riguarda soprattutto il Presidente del Consiglio, il ministro dell'economia e l'intero Governo e che è il seguente: si è fatto un gran parlare nell'affermare che il documento di programmazione economico-finanziaria era stato predisposto ed è stato messo al centro della discussione di una trattativa che è arrivata alla sottoscrizione di un accordo tra le parti sociali, un accordo separato.

La domanda che mi pongo è la seguente: su cosa è stato fatto l'accordo? Se non esiste ancora un documento di programmazione economico-finanziaria, per quale motivo sui siti del Governo e del Ministero dell'economia e delle finanze, negli ultimi tre giorni, sono apparsi e scomparsi documenti, ritirati qualche ora dopo di fronte ad annunci o a commenti di qualche esponente politico? Abbiamo visto inserire nei siti, collegandosi al documento di programmazione economico-finanziaria, tabelle e grafici; poi, molto probabilmente dopo essersi accorti che qualcosa non andava e che erano molto aleatori i dati inseriti nella documentazione, quest'ultima veniva ritirata, scomparendo così dai siti. Allora, occorre una risposta chiara. Per questo motivo, invito lei, signor Presidente, a farsi carico di tale richiesta, in modo tale che il Governo trasmetta, come suo dovere e obbligo, in termini di chiarezza e di rispetto dei tempi e dei modi con cui il dibattito parlamentare, su questa materia delicata, dovrà svilupparsi, il documento stesso.

Ci riserviamo, altrimenti, di assumere, come gruppo parlamentare, ulteriori decisioni di cui informeremo prima la Presidenza.

GIOVANNI RUSSO SPENA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

GIOVANNI RUSSO SPENA. Per aderire alle osservazioni svolte poco fa dal collega Innocenti.

PRESIDENTE. Onorevole Russo Spena, le darò modo di parlare. Tuttavia non si

può, su questo argomento, aprire un dibattito, poiché è già stato affrontato. Avrei anche potuto rinviare la discussione di tale argomento al termine della seduta. Tuttavia, trattandosi di un tema rilevante, ho ritenuto opportuno che fosse illustrato in questo momento. Non posso, però, far parlare tutti i colleghi su questo tema. Quindi, le concedo due minuti affinché lei si possa esprimere. Poi passeremo al successivo punto dell'ordine del giorno.

GIOVANNI RUSSO SPENA. Signor Presidente, due minuti sono più che sufficienti per associarmi alle considerazioni espresse dal collega Innocenti. Credo che, in questo caso, venga messo in discussione — ma non è la prima volta — un corretto rapporto tra esecutivo e Parlamento.

In effetti, siamo di fronte a un DPEF (giungono informazioni dalle Commissioni e dagli uffici) che è una metafora, non un documento reale. A questo punto, credo (di ciò anche la Presidenza deve prendere atto e questa è la sede idonea per tale discussione) che i tempi fissati dalla stessa Commissione bilancio (compresi quelli relativi all'audizione, prevista domani alle 20,30, del ministro Tremonti) saltino. Inoltre, vorrei far osservare che ci troviamo di fronte ad un DPEF impegnativo perché incorpora ed ingloba — tra l'altro, con una concezione che mi appare neocorporativa — un patto tra una parte dei sindacati e il Governo.

Evidentemente, come già anche i « gialli » dei siti hanno dimostrato, in questo patto, pur così impegnativo, sono stati firmati solo dei numeri (peraltro, vecchi numeri). Sarebbe tanto più importante che il Parlamento, i membri della Commissione bilancio, i singoli parlamentari fossero messi in condizione di leggere al più presto finalmente questo documento di programmazione economico-finanziaria.

PRESIDENTE. Onorevoli Innocenti e Russo Spena, anche se il termine previsto dalla legge n. 468 non è perentorio e anche se in materia vi sono stati molti precedenti di ritardi, anche notevoli, ritengo che la questione posta sia molto

seria. Pertanto mi farò carico di riferire al Presidente Casini affinché si adoperi nei confronti del Governo, affinché il termine venga rispettato e non venga più eluso nei prossimi anni.

Detto questo, vorrei riprendere la discussione del disegno di legge di conversione n. 2892.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 2892.

(Ripresa esame dell'articolo unico — A.C. 2892)

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2002.

Ricordo che questa mattina si sono svolti gli interventi sul complesso degli emendamenti e sono stati espressi i pareri del relatore e del Governo. Mi rivolgo, in modo particolare, al rappresentante del Governo. È stato peraltro chiesto al rappresentante del Governo di fornire alcuni chiarimenti sul parere espresso. Le sarò grato, onorevole sottosegretario se vorrà intervenire per illustrare meglio il parere del Governo.

Avverto che è stato presentato l'ulteriore emendamento 4.11 della Commissione (*vedi l'allegato A — A.C. 2892 sezione 3*).

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, dichiarata l'inammissibilità dell'articolo aggiuntivo Caparini 01.01 e dell'emendamento La Grua 1.10, riterrei di procedere alla specificazione del parere del Governo sulle singole proposte emendative presentate.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, per brevità, sarebbe meglio se indicasse gli emendamenti sui quali il parere del Governo è favorevole.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il parere del Governo è favorevole sugli

emendamenti Duca 1.3 e 4.1. Ad ogni modo, intenderei fornire alcune precisazioni.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, modificando il precedente parere, anche la Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento Duca 4.1.

Colgo l'occasione per raccomandare all'Assemblea l'approvazione dell'emendamento 4.11 della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, la Commissione ha espresso parere favorevole anche sull'emendamento Lion 2.3, il Governo?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Ha ragione, signor Presidente: il parere del Governo è favorevole anche sull'emendamento Lion 2.3; su tutte le restanti proposte emendative il parere è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole sottosegretario. Potrà fare le sue precisazioni allorquando passeremo all'esame dell'emendamento Duca 4.1.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Mi riferivo anche all'emendamento Duca 1.3, signor Presidente.

PRESIDENTE. Farà le sue precisazioni ogni qualvolta lo riterrà opportuno, onorevole sottosegretario.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Grazie, signor Presidente.

Allora, interverrò in occasione dell'esame dei singoli emendamenti.

PRESIDENTE. Mi risulta essere stato presentato anche l'emendamento 4.8 della Commissione.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, la Commissione intende presentare soltanto l'emendamento 4.11.

PRESIDENTE. Con l'emendamento 4.8, nell'articolo 4, comma 3, primo periodo, si intenderebbe sostituire le parole: « ovvero del responsabile » con le parole: « ovvero il responsabile ».

Onorevole relatore, vorrebbe chiarire questo punto?

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, di fatto, si tratta di un mero coordinamento formale.

PRESIDENTE. Devo intendere, dunque, che su questo aspetto sono state espresse opinioni conformi da parte della Commissione e del Governo?

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Sì, signor Presidente.

Per quanto riguarda l'emendamento Duca 1.3...

PRESIDENTE. Su tale emendamento vi è il parere favorevole della Commissione e del Governo.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Sì, signor Presidente.

Nel Comitato dei nove è stato precisato, anche su suggerimento del Governo, di fare riferimento alle disposizioni degli articoli 2 e 8, sempre per esigenze di coordinamento.

PRESIDENTE. Quindi, proponete una riformulazione?

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Sì, signor Presidente, per esigenze di migliore coordinamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Duca intende accedere all'invito alla riformulazione nel senso ora indicato dal relatore?

EUGENIO DUCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Concordo con il relatore, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, noi voteremo a favore di questo e di altri emendamenti simili, tendenti ad introdurre un equipaggiamento di sicurezza sugli autoveicoli che, in caso di pericolo, funga da «ripetitore» per gli altri veicoli.

Il tema è stato già affrontato durante il dibattito sulla delega per il codice della strada. Il Governo non ha ancora esercitato la delega in questo settore né ha dettato disposizioni con questo decreto.

Ora, noi abbiamo chiesto in Commissione il ritiro di questo decreto-legge, perché, signor Presidente, credo sia la prima volta che capita nella storia di questo Parlamento che un decreto-legge non produca effetti dalla sua data di entrata in vigore, contrastando proprio con la natura stessa del decreto-legge. Perché questo? Perché è stato fatto in modo un po' raffazzonato, non tenendo conto dei diversi articoli di legge che sovrintendono al codice della strada. Pertanto, vuoi per deficienza di tipo legislativo, vuoi per la fretta, il ministro Lunardi, il Presidente Berlusconi, il ministro dell'interno Scajola, il ministro della giustizia Castelli, hanno prodotto un atto che è più una norma manifesto che non un decreto-

legge, tant'è che, non producendo alcun effetto, non può produrre neanche alcuna sanzione e, quindi, è un pezzo di carta nulla che ha avuto il merito di fare andare al manicomio qualche decina di giuristi (che sono dovuti intervenire sul tema), mettere in allarme qualche milione di automobilisti, gettare nel caos gli organi della polizia stradale, che non possono applicare queste norme.

Se i colleghi hanno un attimo di pazienza e sfogliano lo stampato vedranno che questo decreto-legge è costituito da quattro articoli. Il primo è stato totalmente riscritto, il terzo è stato totalmente riscritto, il quarto è stato totalmente riscritto, perché è stato fatto male. Se i colleghi vogliono dare qualche occhiata ai titoli dei giornali, essi leggeranno titoli di questo tipo: tutti abbagliati. Fari accesi di giorno? Sull'obbligo è caos. In autostrada fari accesi di giorno? La polizia è orientata a fare le multe. La polizia cambia opinione, non si possono fare le multe per l'obbligo dei fari accesi. Ma forse il più curioso è *Il Messaggero*, che riepiloga le tappe, dicendo: alle 24 di venerdì entra in vigore il decreto-legge n. 121 sull'uso dei fari dal titolo «disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale». Alle 16 di sabato 22 la polizia stradale lamenta la poca informazione e promette di essere comprensiva. Alle 17,30 di domenica la società autostrade annuncia che coprirà i cartelli all'ingresso delle gallerie, che obbligano l'accensione dei fari solo all'interno dei tunnel. Alle 21, 30 di domenica il dietro front. La polizia chiarisce che non c'è obbligo per le auto in autostrada di tenere accesi gli anabbaglianti di giorno, ma viene vivamente consigliato. Alle 16 di lunedì, dalle 16 alle 20, i funzionari dei Ministeri delle infrastrutture e dell'interno sono stati riuniti per cercare di risolvere il giallo.

PRESIDENTE. Onorevole la invito a concludere.

EUGENIO DUCA. Va bene, Presidente, interverrò successivamente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà. Le ricordo che ha un minuto di tempo a disposizione.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, intendo intervenire brevemente proprio su questo emendamento che, riprendendo il senso anche di altri tre emendamenti (nel senso che sono stati scritti in modo diverso così da offrire la possibilità al Governo di accoglierlo), introduce l'opportunità di dotare i nostri autoveicoli di sistemi, di equipaggiamenti, di dispositivi che rilevano a distanza dei pericoli.

Tali dispositivi possono rilevare se vi siano stati incidenti nel raggio di un chilometro, se sia stata ridotta la distanza di sicurezza e possono fare rilevare alle forze di soccorso se automobili che hanno avuto un incidente siano cadute in un burrone o in un fosso. Si tratta di sistemi già esistenti sul mercato che sarebbero molto utili a diminuire gli incidenti mortali sulle strade.

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

FILIPPO ASCIERTO. Signor Presidente, ritengo che la tecnologia possa aiutare la circolazione ma pensate cosa sarebbe potuto accadere se fosse stata la maggioranza a presentare un articolo aggiuntivo del genere, chiedendo, cioè, di fornire ogni autoveicolo di un radar (perché è di un radar che stiamo parlando) che avvisi del pericolo di una ostruzione o di un ostacolo. Sicuramente l'opposizione avrebbe detto, in una circostanza simile, che intendevamo fare un piacere a qualche grande società che costruisce questi radar, che non so neanche se siano sul mercato, o se siano stati ipotizzati.

Noi vogliamo sicuramente fare ricerche tecnologiche e vogliamo sicuramente evitare gli incidenti stradali ma mi sembra assurdo che tutto ciò venga inserito in questo decreto-legge.

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

LUIGI GIACCO. Signor Presidente, se teniamo presente che, ogni giorno, sulle nostre strade, sia le autostrade sia le strade statali ed anche comunali, vi è un numero notevole, notevolissimo, di incidenti, poterli prevenire utilizzando sistemi tecnologici che possono far sì che gli automobilisti siano messi in condizione di sapere se, a distanza, vi siano stati incidenti o tamponamenti, penso possa essere estremamente positivo, non solo al fine di evitare gli incidenti ma, soprattutto, perché ciò potrebbe evitare che persone restino coinvolte in incidenti con le conseguenze, anche a livello sociale, che ne derivano e di cui oggi ci facciamo carico.

Ritengo, dunque, che l'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02 presenti le condizioni necessarie per prevenire molti degli incidenti che avvengono sulle nostre strade (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, lungi da me l'idea che possa esservi un interesse lobbistico dietro questa iniziativa, voglio solo ricordare che non esistono direttive comunitarie in tal senso e che in nessun paese d'Europa vengono utilizzate apparecchiature simili; il tutto avrebbe un costo notevolissimo per l'utenza stessa e, dunque, non ci è possibile accedere alla proposta dell'opposizione.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

Signor Presidente, ho chiesto la parola soltanto per rispondere alle sollecitazioni avanzate anche con questo articolo aggiuntivo.

Questo articolo aggiuntivo è *contra legem*, non possiamo accettarlo perché l'argomento dell'allestimento dei veicoli con particolari dispositivi è disciplinato da direttive comunitarie. Uno Stato membro non può dare disposizioni vincolanti, obbligatorie, come prevede questo articolo aggiuntivo, che obbliga le vetture a dotarsi di questi sistemi. Non abbiamo questa autonomia legislativa che abbiamo demandato agli organismi comunitari.

Vorrei anche anticipare la risposta in merito ai successivi emendamenti che non prevedono l'obbligatorietà ma prevedono forme di incentivazione economica dell'ordine di 1.200 miliardi. Sono misure che, pur condividendone le finalità, oggi il Governo non è in grado di sostenere neanche dal punto di vista della finanza pubblica. Dunque gli emendamenti che vanno in questa direzione, pur comprendendone le buone finalità, non possono trovare una concreta possibilità di accoglimento.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, intervengo per rispondere alle osservazioni mosse dal relatore e dal rappresentante del Governo.

Se i colleghi che sono testé intervenuti facessero caso al firmatario dell'emendamento — lo dico per chi ha parlato di interessi lobbistici — potrebbero verificare come questo non sia un componente del nostro schieramento, bensì un esponente dello schieramento che sostiene il Governo, pertanto prestare un po' di attenzione quando si parla non credo faccia male. Noi abbiamo solamente sollevato il problema. Non è che, così com'è formulato, l'emendamento rappresenti il meglio, ma in questo decreto-legge è difficile trovare qualche cosa di buono, proprio perché si tratta di un provvedimento che

non esiste, che non produce alcun effetto, se non un annuncio. Ebbene, della politica degli annunci ormai ne abbiamo avuto abbastanza.

Vorrei far riflettere i colleghi sul fatto che dalla data di entrata in vigore di questo decreto-legge, cioè dal 20 giugno (circa 20 giorni fa), i tre fine settimana che si sono succeduti si sono caratterizzati per questi numeri: 80, 48 ed 80. Purtroppo, questi dati non rappresentano le misure di un concorso di bellezza, bensì il numero dei morti che ci sono stati in questi tre week-end (senza contare i feriti gravi con conseguenze invalidanti gravi).

Si tratta di una realtà per fronteggiare la quale il Governo dovrebbe attrezzare provvedimenti seri, e non limitarsi alla politica degli annunci e dei manifesti che produce un risultato opposto rispetto a quello che si pensa di voler perseguire. In tema di sicurezza è necessario essere molto attenti! Non si può, da un lato, proporre misure per disincentivare e, nello stesso tempo, plaudire all'aumento della velocità, come ha invece fatto il Governo. Non si può, come è stato fatto agli inizi dell'anno, sostenere che la maggioranza degli incidenti avviene per un distorto uso del telefonino cellulare e, poi, inserire nel provvedimento misure per favorire ulteriormente l'utilizzo del medesimo. Si risponde, cioè, in modo umorale ad un problema gravissimo, che vede il nostro paese in testa nel numero di incidenti, di morti e di feriti. In un anno stiamo arrivando a superare il muro dei settemila deceduti, primi, purtroppo, tristemente in Europa. Le misure vanno ad aumentare la pericolosità, non a diminuirla! Vanno ad incentivare i comportamenti errati, e non a prevenirli! Ecco perché è necessario che vi sia un approccio più serio, meno da manifesto o da annuncio, un approccio che possa combattere una battaglia che non potrà che essere condotta con buona lena e con un minimo di programmazione, di serietà e di obiettivi da perseguire, senza quegli ondeggiamenti che, nel corso dei mesi, hanno portato a favorire a o combattere misure in assenza di qualsiasi disegno preciso.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02, 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>	407
<i>Votanti</i>	404
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	203
<i>Hanno votato sì</i>	179
<i>Hanno votato no</i> ..	225).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 1.1.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, questo emendamento è teso a chiarire la babele del testo originario del decreto-legge che era stato sottoposto alla nostra attenzione e successivamente modificato. Abbiamo assistito ad una modificazione di tre dei quattro articoli che compongono il presente provvedimento, ma tale norma, sostanzialmente, rimane non chiara. È vero che sono state date alcune indicazioni, tra l'altro molto controverse, dalla Presidenza del Consiglio, dal Ministero dell'interno e dal Ministero dei trasporti sui tempi di attuazione e sull'entrata in vigore del decreto stesso. Rispetto a questa confusione — che è stata alimentata — con questo emendamento intendiamo semplicemente riportare a regime e rendere chiari i tempi dell'entrata in vigore della norma stessa.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, come i colleghi avranno constatato e come avrà visto anche lei, abbiamo presentato emendamenti migliora-

tivi che, peraltro, non sono stati accolti dal Governo. Più tardi illustrerò un emendamento che introduce un tema che mi sembra molto giusto affrontare. Come è possibile pensare di adottare misure urgenti per la sicurezza stradale senza affrontare per nulla il tema del trasporto delle merci pericolose? Tuttavia, ci occuperemo di questa tematica in seguito.

Per quanto riguarda la questione degli emendamenti soppressivi, riteniamo (credo che i colleghi dovrebbero svolgere una riflessione al riguardo) che questo decreto-legge crei confusione e sia persino vessatorio nei confronti dei cittadini che usano l'automobile. Il motivo per cui tale provvedimento crea confusione è chiarissimo: esso, infatti, non decide sulle questioni più rilevanti che attengono alla sicurezza ma, anzi, determina insicurezze nei confronti di chi deve guidare l'auto.

Sarà un caso, ma durante la vigenza di questo provvedimento, come è stato detto in precedenza, durante i week-end si sono verificati gli incidenti stradali con la più alta mortalità. Non siamo così manicheisti da dire che il ministro è intervenuto affermando che in fondo un aumento della velocità non crea nessun problema; certo, il suo era un ragionamento più sofisticato, perché si riferiva solamente ad alcune strade e ad alcune condizioni. Tuttavia, a volte arriva un segnale semplificato e immediatamente si è determinato un aumento degli incidenti stradali.

Come parlamentare, sono andato a verificare, per quanto ho potuto, se in qualche caso gli incidenti dell'ultimo week-end potessero addebitarsi al fatto che le auto non avessero i fari accesi durante le ore diurne. Sinceramente, non sono riuscito a trovare nessun caso (ovviamente non sono un tecnico) che potesse dimostrarmi che quei tragici incidenti (e sono stati moltissimi: nell'ultimo week-end vi sono stati 80 morti) si siano verificati per il fatto che le auto non avevano i fari accesi durante le ore diurne.

Ecco il motivo per cui riteniamo che sia necessario sopprimere alcune parti del decreto-legge. Potete immaginare cosa possa significare per i cittadini il disposto

dell'articolo 1, in cui si stabilisce che durante la marcia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è obbligatorio l'uso delle luci di posizione e via dicendo. Mi chiedo quanti colleghi qui presenti sappiano quali sono le strade extraurbane principali. Sicuramente, nel codice della strada le strade extraurbane principali sono classificate, a parte il fatto che con tutti i passaggi di competenze vi è una certa « mobilità » (uso questo termine) a proposito di strade. Tuttavia, immaginate un cittadino che deve stabilire se stia viaggiando su una strada extraurbana principale o meno e se in quella strada sia obbligatorio o meno tenere accese le luci di posizione. Capirete che, oltre ad adottare misure inutili — come ormai è provato, perché, lo ripeto, durante la vigenza di questo decreto-legge si sono registrati i week-end con le più alte percentuali di incidenti e di morti sulle nostre strade — introducete anche misure vessatorie nei confronti dei cittadini.

Sarebbero ben altri gli interventi, anche urgenti, che si potrebbero adottare. Questa è la ragione della nostra opposizione al decreto-legge, in quanto quest'ultimo non offre soluzioni ma, anzi, crea complicazioni ed è la motivazione che sta alla base della nostra proposta emendativa volta a sopprimere l'articolo 1 del decreto-legge in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, proprio l'emendamento Pasetto 1.1 individua l'elemento che ha fatto un po' sorridere tutta l'Italia in queste ultime settimane: le luci. Ne hanno già parlato i colleghi e, quindi, non riprendo le loro argomentazioni. Tuttavia, a questo punto, un cittadino, per sentirsi tranquillo, dovrebbe tenere le luci sempre accese, anche quando la sera torna in garage, in modo da non sbagliare mai, non comprendendo quali siano le strade in cui occorre tenere le luci accese o spente.

La seconda questione è che vi è uno sfasamento tra l'entrata in vigore delle sanzioni all'atto della conversione in legge del decreto-legge e la pubblicazione del decreto-legge stesso che risale al 20 giugno. Pertanto, possono esservi persone che per 20-30 giorni sono incorse in infrazioni e possono essere state anche multate e, retroattivamente, nonostante le modifiche del decreto-legge, ne devono rispondere. Si è sbagliato anche sull'entrata in vigore delle sanzioni.

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

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, vorrei anch'io pronunciarmi a favore dell'emendamento soppressivo perché ritengo vere le considerazioni svolte in precedenza dai colleghi.

Oggi la pericolosità delle strade è altissima, e l'ultimo weekend ne è stato un esempio nonostante il decreto-legge fosse in vigore. Evidentemente, la sicurezza delle nostre strade è da ricercare altrove.

Questo decreto-legge, e soprattutto l'articolo 1 che comporta l'obbligatorietà dell'uso delle luci nelle autostrade e nelle strade extraurbane principali, ci sembra veramente risibile. Abbiamo anche valutato l'opportunità di tenere accese le luci non durante la stagione estiva: questa avrebbe potuto essere già una piccola alternativa.

Il problema è quello di prevenire. Riteniamo che il decreto-legge in esame, oltre a non prevenire, complichino anche la gestione del rapporto tra Stato e cittadino. Infatti, entrando in vigore ed essendo stato assolutamente cambiato rispetto al testo originario, si crea davvero una sfasatura tra le norme vigenti nel primo periodo e le norme attuali. È sintomatico il fatto che il decreto-legge, emanato dal Governo il 20 giugno e pubblicato il 21 giugno, sia stato completamente modificato. È un'altra cosa, è un altro testo: ciò la dice lunga sulla capacità di trovare soluzioni davvero convincenti per quanto riguarda la prevenzione degli incidenti sulle strade.

Cerchiamo sicuramente misure in questo senso: nessuno di noi vuole un aumento del tasso di incidenti. Ritengo, però, che questo decreto-legge, così com'è, non abbia risolto un bel niente, ed i dati lo provano. Penso, dunque, che sarebbe utile da parte del Governo non intestardirsi, ma addivenire a soluzioni davvero ragionevoli ed utili alla sicurezza stradale.

Stamattina ho fatto una provocazione al sottosegretario: ho proposto di usare le luci esclusivamente nei periodi non estivi, ad esempio da ottobre a marzo. Ciò potrebbe avere un senso visto che le strade del nord in quel periodo sono, purtroppo, invase dalla nebbia. Al contrario, in pieno sole, con la canicola agostana, avere i fari accesi ininterrottamente sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ci sembra quanto meno ridicolo (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Comunisti italiani e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, già i colleghi hanno illustrato la nostra contrarietà al provvedimento in esame, non tanto nel merito delle singole disposizioni, quanto perché esso è un atto inefficace. Vorrei dunque utilizzare il poco tempo che ho a disposizione per leggere un breve corsivo, apparso su un quotidiano non estremista, *Il Sole 24 Ore* (anzi, forse troppo estremista da un lato): e i fari? Devo tenerli accesi? Ora sì, ora no, come rispose il tale al quale chiesero se funzionava la freccia. Giovedì pomeriggio era certamente « sì », visto che così riportava il comunicato ufficiale del Consiglio dei ministri; venerdì mattina era « non ancora », perché lo stesso ministro aveva annunciato l'entrata in vigore al 1° luglio; sabato mattina era di nuovo « sì » perché il decreto-legge era stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* ed era quindi diventato pienamente efficace; nella giornata di domenica era di nuovo « no », perché il rimando dal decreto-legge al nuovo codice della strada non permetteva di capire...

PRESIDENTE. La invito a concludere, onorevole Duca.

EUGENIO DUCA. ...se l'obbligo — concludo Presidente — dei fari accesi vale sempre o solo con cattive condizioni atmosferiche; ieri sera la risposta è diventata la migliore in assoluto: « sì, ma vi faremo sapere ». Attendiamo all'autogrill.

Questo è il commento de *Il Sole 24 Ore*.

Ecco perché vorremmo invitare nuovamente il Governo a ritirare questo provvedimento: farebbe una migliore figura.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 1.1, 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	443
Votanti	441
Astenuti	2
Maggioranza	221
Hanno votato sì	208
Hanno votato no ..	233).

Prendo atto che l'onorevole Tortoli ha erroneamente espresso voto favorevole, mentre avrebbe voluto esprimere voto contrario.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 1.2.

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

GIORGIO PASETTO. Il decreto-legge che stiamo esaminando riguarda sostanzialmente quattro misure: le luci accese, l'auricolare, il tasso alcolemico e i dispositivi di controllo. Con la presentazione di questo emendamento intendiamo introdurre le disposizioni relative alla patente a punti. Il sottosegretario ci ha spiegato che in realtà questa misura non è all'interno del decreto-legge e quindi sostanzialmente è fuori quadro. Vorrei allora svolgere una

considerazione di carattere generale. Se lo spirito del decreto-legge, nel suo complesso, è stato quello — con tutta la confusione che ne deriva — di introdurre misure di deterrenza e al tempo stesso di urgenza, rispetto agli esodi estivi, credo allora che la montagna abbia partorito il topolino: ci troviamo di fronte a misure confuse e limitative.

Questa misura, la cui introduzione ci proponevamo con l'emendamento presentato, in realtà avrebbe contribuito a determinare un comportamento più attento e più scrupoloso da parte degli automobilisti. Vi è stata invece una chiusura totale, della quale prendiamo atto amaramente, che certamente non aiuta. Così come, allo stesso modo, questo decreto-legge non solo non aiuta a risolvere i problemi della sicurezza e del trasporto automobilistico, ma ancor peggio ci pone di fronte a misure — così come è stato dimostrato dai dati che altri colleghi hanno fornito nei loro interventi — che stanno determinando confusione, insicurezza e incertezza tra gli utenti della strada.

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

FRANCO RAFFALDINI. Questo emendamento, che riprende un articolo del decreto legislativo n. 9 del 2002, la cui entrata in vigore è prevista dal prossimo 1° gennaio 2003, intende anticiparne immediatamente l'esecutività. Si tratta di uno dei punti più importanti che, sia in Commissione sia in aula, negli scorsi anni, sono stati discussi, anche come fatto innovativo, in occasione dell'approvazione della legge delega di riforma del codice della strada.

Si tratta di una legge di riforma che aveva come obiettivo essenziale quello della sicurezza, ma che intendeva agire su tre filoni. Il primo filone era quello delle infrastrutture; cito, ad esempio, un piano pluriennale di intervento di utilizzo degli asfalti drenanti nelle autostrade per far sì che l'acqua, la pioggia non potesse esser causa di incidenti. Il secondo filone era quello relativo agli interventi sulla sicu-

rezza degli automezzi; ricordo il sistema di frenata ABS, l'*airbag*, le cinture di sicurezza nonché i sistemi di rilevamento a distanza, contenuti nel primo emendamento proposto, che quest'Assemblea ha respinto. Il terzo filone riguardava la persona, vale a dire l'educazione alla sicurezza stradale; infatti, uno studio aveva evidenziato che gran parte delle persone, in particolare quelle giovani, hanno incidenti a causa di mancate conoscenze, cioè di una non adeguata educazione alla sicurezza; quindi, non solo per la spericolatezza, ma proprio per mancanza di formazione.

In questo ambito è stata ripensata la struttura della patente. È stata così introdotta la cosiddetta patente a punti, che è un sistema che lega la formazione, l'educazione al rilascio di questo certificato abilitante alla guida che, tuttavia, viene modificato nella sua struttura nel senso che ad ogni infrazione — certo, numerata e ponderata a seconda della sua gravità — vengono tolti punti rispetto a quelli originariamente assegnati. Ad esempio, al rilascio della patente, vengono assegnati ad ogni persona 20 punti; a seconda dell'infrazione vengono scalati questi punti i quali, quando arrivano a zero, obbligano il conducente a rifare la patente.

Ma la cosa interessante della patente a punti è che introduce il meccanismo della formazione permanente, nel senso che, mentre si scalano i punti, se si partecipa a ulteriori iniziative formative di addestramento, di riprofessionalizzazione, di nuove conoscenze o, se per un lungo periodo, non si incappa in infrazioni, i punti vengono ricostituiti progressivamente.

Si tratta, quindi, di un'idea interessantissima, che unisce la sanzione alla formazione permanente. Per tale motivo chiediamo che questa disposizione, contenuta nel decreto legislativo n. 9 del gennaio 2002, venga anticipata e non decorra a partire dal 1° gennaio 2003.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, vorrei insistere ancora un po' sul senso di questo emendamento oltre che sui contenuti già chiariti dall'onorevole Raffaldini.

È difficile comprendere le argomentazioni del Governo, il quale afferma che questo non è un tema da inserire in un decreto-legge. Vorrei capire come possa reggere un'argomentazione di questo tipo. Come è possibile stabilire in un decreto-legge che, in piena estate, vi debba essere l'obbligatorietà di tenere i fari accesi, come se fossimo nel nord dell'Inghilterra o al Circolo polare artico, mentre quando si deve prevedere una misura più strutturale, che si inserisce nel cuore della sicurezza stradale, si afferma che di tale questione se ne parlerà in futuro?

O ritiriamo questo provvedimento, considerandolo inutile, oppure, se vogliamo riempirlo di qualche contenuto vero, di fondo, che vada incontro ai problemi di sicurezza, senza creare confusione fra i cittadini, accogliamo almeno questi emendamenti che rappresentano un indirizzo molto preciso sulla strada che si dovrebbe percorrere per dare una risposta ordinata ai problemi della sicurezza stradale nel nostro paese.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, intervengo per ricordare che c'è una necessità nell'uso del decreto-legge, che è alla base stessa della decretazione d'urgenza: emanare norme che possano essere attuate al più presto. Allora, mentre tutte le norme riportate in questo provvedimento possono essere attuate al più presto, il criterio del presto e bene non si concilia con l'emanazione di una direttiva relativa alla patente a punti: ciò avviene per la complessità della direttiva stessa e per la difficoltà di mettere insieme, in adempimenti coordinati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno, il Ministero del-

l'istruzione e le autoscuole, con l'attivazione di procedure informatiche soprattutto per l'educazione alla sicurezza cui faceva riferimento l'onorevole Raffaldini.

Quindi, proprio per quanto dicevano i colleghi precedentemente, l'emendamento Pasetto 1.2 non può essere accettato.

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

LUIGI GIACCO. Signor Presidente, anch'io ritengo inefficace questo provvedimento, vista l'impossibilità di mettere in atto immediatamente tutta una serie di rilevazioni. Volevo far presente questo aspetto: non viene accettata la proposta che le auto possano avere a disposizione un apparecchio per la rilevazione di incidenti a distanza. A questo punto, al di là della tragicità del problema della sicurezza sulle strade, se noi avessimo un po' di fantasia potremmo pensare ad auto fosforescenti, ad un elenco consultabile di strade oppure un pulsante di accensione dei fari permanente per le ventiquattr'ore.

Mi sembra che sia necessario, invece, lavorare in maniera approfondita affinché questo provvedimento possa dare risposte efficaci ed efficienti ai problemi del traffico e della sicurezza.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 1.2, 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>	446
<i>Votanti</i>	444
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	223
<i>Hanno votato sì</i>	208
<i>Hanno votato no</i> ..	236).