

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 1.3.

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, mi ero riservato di intervenire su questa proposta emendativa sulla quale abbiamo espresso un parere favorevole. Le altre richieste formulate dall'opposizione sotto forma di emendamenti tendono ad anticipare l'entrata in vigore di norme già contenute nel decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e prevedono l'adozione di diversi strumenti, compresa la patente a punti ed il controllo delle persone fermate per guida in stato di ebbrezza o sotto gli effetti di sostanze psicotrope o di droghe. Si tratta di norme che prevedono il coinvolgimento di altre amministrazioni, interventi di natura finanziaria e attività di coordinamento con soggetti privati, come nel caso del complesso meccanismo della patente a punti.

L'emendamento Duca 1.3 prevede di intervenire da un punto di vista normativo in maniera più incisiva nei confronti di coloro che — diciamo così — gareggiano per strada, determinando situazioni di pericolo e, quindi, incidenti, come molto spesso verificiamo sulle nostre strade. In questo caso, non essendoci implicazioni, abbiamo ritenuto si potesse accedere alla richiesta dell'opposizione, naturalmente con alcuni chiarimenti.

L'anticipazione dell'entrata in vigore di queste disposizioni, che prevedono, sostanzialmente, un inasprimento delle sanzioni dell'articolo 141 del codice della strada per chiunque gareggi in velocità sulle strade, fissata dal decreto legislativo n. 9, se, da una parte, va sicuramente nella direzione della coerenza con lo spirito del decreto-legge, che intendeva prevedere misure urgenti la cui applicazione potesse essere immediata per meglio contrastare il fenomeno degli infortuni stradali nella

stagione estiva, in occasione degli esodi di questi periodi, dall'altra, rischia di creare una disparità di trattamento rispetto ai concorrenti di competizioni organizzate. Infatti, la disposizione di cui stiamo parlando, l'articolo 8 del decreto legislativo n. 9, è strettamente collegata a quella dell'articolo 2 dello stesso decreto legislativo, che inasprisce le sanzioni dell'articolo 9 del codice della strada anche per chi compete in velocità senza autorizzazione.

Quindi, l'anticipata entrata in vigore della prima norma, ossia l'articolo 8, senza la contestuale anticipazione di quella dell'articolo 2, rischia di creare un paradosso di dubbia costituzionalità, secondo cui potrebbe essere punito più gravemente solo chi gareggia in modo spontaneo, mentre chi compete all'interno di un'attività illecita, organizzata e preordinata, resterebbe sottoposto alle più blande sanzioni amministrative vigenti.

Per questo motivo, nello spirito dell'accettazione dell'emendamento, suggerisco al relatore e alla Commissione di estendere, a questo punto, l'anticipazione dell'entrata in vigore anche dell'articolo 2, oltre che dell'articolo 8, del decreto legislativo del 15 gennaio 2002, n. 9, in maniera tale da non incorrere in incidenti di percorso ed evitare di trovarci, magari, di fronte a dei dubbi su quanto stiamo votando. Pertanto, in questa direzione e con questa indicazione, il Governo accede favorevolmente alla proposta emendativa degli onorevoli parlamentari.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, le ricordo che l'inserimento del riferimento all'articolo 2 è già stato accettato dal proponente.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, intanto intervengo per segnalare in modo positivo il fatto che, come hanno ricordato il rappresentante del Governo e il relatore, questo è il secondo emendamento sul quale viene espresso un parere favorevole; l'altro era stata già accolta in Commissione e riguardava una modifica relativa

alle persone sordocieche, con l'adozione del bastone bianco-rosso, in analogia a quanto avviene, ormai, per convenzione internazionale, per segnalare le persone che soffrono di queste particolari infermità gravi.

Con questo emendamento, il rappresentante del Governo ha già spiegato che si introducono una serie di misure riferite a coloro che hanno scambiato la strada per la pista. Ora è vero che la Ferrari ci fa tutti inorgoglire e vediamo con soddisfazione le brillanti vittorie. Tuttavia, la Ferrari corre, appunto, in pista e non sulle strade urbane, extraurbane o autostrade, come fanno, invece, molte persone mettendo a repentaglio la vita propria e degli altri, come purtroppo hanno fatto segnalare le diverse disgrazie, in alcuni casi anche con numerose vittime.

Noi pensiamo che questo sia un elemento di miglioramento, soprattutto perché produce una norma per cui, dal giorno in cui la legge entrerà in vigore, tutti sapranno che da quel giorno, appunto, questa norma entra in vigore e non come è previsto negli articoli del decreto-legge, dove si fa finta di farla entrare in vigore dal 21 giugno, poiché entreranno in vigore dal 3 o dal 4 agosto, quando il decreto-legge verrà convertito. Tra l'altro, su questo punto noi abbiamo fatto proprio un suggerimento che è più volte venuto dall'associazione nazionale dei familiari delle vittime della strada che hanno chiesto alcune misure concrete e di carattere urgente.

Noi pensiamo che, una volta approvata, questa norma potrà dare un contributo molto modesto. Tuttavia, anche un modesto contributo in una situazione grave come quella degli incidenti stradali è sicuramente un fatto positivo da salutare quindi con l'approvazione. Il fatto che, appunto, il Governo e la maggioranza abbiano espresso parere favorevole conferma anche un po' il dato che è possibile lavorare per migliorare i testi legislativi, per far sì, quindi, che anche il lavoro parlamentare possa contribuire a produrre leggi — tra virgolette — migliori.

Questo ovviamente non modifica il nostro giudizio sul testo complessivo del provvedimento che, in larga parte, riteniamo inutile, oltre che sbagliato. Inoltre, tale provvedimento ha dato luogo a tante contestazioni ed a commenti irrisori nei confronti del ministro e del ministero, derivanti da una misura sbagliata e raffazzonata.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, questo è il tipico caso in cui il Governo dimostra un barlume di buonsenso. Abbiamo presentato un emendamento migliorativo e che introduce una misura soprattutto a tutela dei giovani per ciò che avviene, non soltanto nelle aree metropolitane, nelle città...

PRESIDENTE. Onorevole Parolo, colleghi, per favore.

GIORGIO PASETTO. Le così dette gare informali hanno provocato centinaia di morti. Vorrei mettere a confronto il buon senso dimostrato dal Governo su questo emendamento e l'errore compiuto dall'esecutivo che non ha anticipato una serie di misure da noi sollecitate attraverso la presentazione di emendamenti. Questa prima considerazione ci porta a concludere che, sostanzialmente, il complesso del provvedimento poteva risultare più incisivo, più corposo, poteva anticipare misure che si trovano contenute nel codice della strada.

La seconda considerazione che vorrei fare mi induce a rivolgere una sollecitazione nei confronti del Governo, della maggioranza. Noi agiamo in relazione alla tutela della persona, alle migliaia di morti che si sono avuti sulle nostre strade. Siano stati animati in questo lavoro dal desiderio di migliorare sostanzialmente il provvedimento governativo. Quando non vi sono chiusure da parte della maggioranza il valore del Parlamento, il valore del confronto porta a misure, a provvedimenti

che hanno più efficacia e che, in qualche modo, migliorano la qualità del nostro lavoro.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, stiamo trattando una materia priva di grandi questioni ideologiche, ma densa di questioni precise, concrete, di buon senso. Ciò premesso, se si lavorasse con maggiore apertura, forse si potrebbero raggiungere risultati molto importanti. Se questo provvedimento sarà provvisto di qualcosa di concreto, di comprensibile, ciò andrà a tutto merito di alcuni emendamenti presentati dall'opposizione. Forse non abbiamo potuto procedere perché vi è stato un incaponirsi da parte del Governo che non abbiamo compreso. L'esecutivo ha prima presentato un'unica proposta poi, successivamente, l'ha modificata e ciò anche a discapito di una dialettica positiva che si era instaurata tra maggioranza ed opposizione nell'ambito della Commissione parlamentare competente in materia.

Mi auguro che, dopo aver compiuto questo primo passo, la maggioranza ed il Governo vogliano considerare una serie di altri emendamenti presentati, sui quali, per ora, è stato espresso un parere contrario. Tali emendamenti potrebbero davvero rendere utile questo provvedimento. Fin qui, comunque, il provvedimento, oltre ad essere privo di elementi utili, risulta persino dannoso per la comprensione dei nostri cittadini.

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Signor Presidente, intervengo per precisare che l'emendamento Duca 1.3, nel testo riformulato, così com'è stato concordato

nell'ambito del Comitato dei nove, recita: « Le disposizioni degli articoli 2 e 8 del decreto legislativo (...) ».

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

CARLO ROGNONI. Signor Presidente, con riferimento al provvedimento in esame intervengo in dissenso. Diciamo la verità: questo decreto-legge è diventato un caso da manuale e credo debba far parte dei testi di tecnica legislativa. È davvero un contributo straordinario alla cultura di quegli studenti che si propongono di diventare, magari domani, attraverso i difficili concorsi della Camera, funzionari parlamentari; è un esempio perfetto, che più perfetto non si può, di mala legislazione!

Cosa bisogna, infatti, immaginare per redigere una brutta legge? Bisognerebbe, ad esempio, dettare norme che diventano operative immediatamente e dire, al tempo stesso, che le sanzioni dirette a coloro che non le osservano entreranno in vigore un mese dopo. Si afferma che si tratta di un provvedimento urgente (è, infatti, un decreto-legge che riguarda una materia così delicata), ma successivamente, dopo pochissime settimane, ci si accorge che bisogna modificarlo integralmente perché è un tale pasticcio, una tale confusione, è talmente pieno di contraddizioni che occorre intervenire. Il Governo, pertanto, lo emenda, presentando tre emendamenti interamente sostitutivi di tre articoli, mentre, invece, avrebbe potuto — anche per pudore — lasciare ad un parlamentare della maggioranza la possibilità di proporre lui stesso gli emendamenti, senza che l'esecutivo avvertisse la necessità di modificare integralmente il provvedimento.

Fatte queste premesse, trovo davvero inutile tentare di emendare in meglio il testo. Mi asterrò dal voto sull'emendamento in esame presentato dall'opposizione, senz'altro positivo, perché ritengo che il Governo debba assumersi la responsabilità fino in fondo di aver compiuto una

scelta di pura demagogia, affrontando tematiche che, all'inizio dell'estate, si pensava potessero toccare le corde della sensibilità dei cittadini, con il risultato di aver compiuto un autentico pasticcio, dimostrando un certo cinismo. Se pensiamo, infatti, a quante sono le morti sulle strade, è inaccettabile.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Rognoni.

Onorevole Susini, non le posso dare la parola perché è già intervenuto sul complesso degli emendamenti. Mi dispiace, me ne rammarico, ma il regolamento non me lo consente.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.3, nel testo riformulato, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	431
<i>Votanti</i>	427
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	214
<i>Hanno votato sì</i>	409
<i>Hanno votato no</i> ..	18).

Prendo atto che i dispositivi di voto degli onorevoli Bimbi e Anna Maria Leone non hanno funzionato e che le stesse avrebbero voluto esprimere un voto favorevole. Prendo, altresì, atto che l'onorevole Degennaro ha erroneamente espresso voto contrario, mentre avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Lion 1.11.

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

MARCO LION. Signor Presidente, l'emendamento in esame, come quello successivo, presentati dal gruppo dei Verdi, si

inserisce in una discussione, che riteniamo sia ormai chiara ed evidente, sui limiti di velocità vigenti sulle nostre strade. Tutti noi sappiamo che la circostanza primaria delle cause degli incidenti in Italia è la velocità. Il 23 per cento degli incidenti ed, in particolare, degli incidenti mortali sono causati dalla velocità. Eppure, l'autorevole esponente di questo Governo, il ministro Lunardi, ha, per primo, messo in discussione ciò che è ormai un dato di fatto acquisito, proponendo addirittura di aumentare la velocità massima in alcune tratte dell'autostrada, portandola da 130 a 150 chilometri orari.

Chiediamo che con il decreto-legge in esame sia possibile, attraverso i nostri emendamenti, che vi siano limiti di velocità più sicuri per le nostre automobili nelle autostrade. In particolare, con l'emendamento in esame proponiamo che per le autostrade il limite massimo sia di 110 chilometri orari. Non è certamente una novità!

CESARE RIZZI. Allora andiamo in giro con il triciclo!

MARCO LION. Alcuni anni fa un ministro della Repubblica, il ministro Ferri, aveva ridotto la velocità massima nelle autostrade ed i dati di fatto dimostrano che, in quel periodo, vi è stato un calo dei morti sulle strade italiane.

Questa è la realtà, è su tutto ciò che noi chiediamo che ci si impegni, non attraverso la solita politica degli annunci, non sviluppando la solita demagogia legata alla velocità, all'egoismo delle persone e all'utilizzo dell'automobile nelle strade in maniera sfrenata. Per tali motivi chiediamo il voto favorevole dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 1.11, 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>	447
<i>Votanti</i>	442
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	222
<i>Hanno votato sì</i>	58
<i>Hanno votato no</i> ..	384).

Prendo atto che l'onorevole Realacci ha espresso voto contrario, mentre avrebbe voluto esprimerne uno favorevole. Prendo altresì atto che l'onorevole Enzo Bianco voleva esprimere voto contrario, mentre ne ha espresso uno favorevole.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Lion 1.12.

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

MARCO LION. Notiamo che anche il gruppo dei DS sposa la tesi della velocità sostenuta sulle nostre autostrade, ce ne dispiace. Con questo ulteriore emendamento vogliamo intervenire anche per quanto riguarda le strade extraurbane principali. Riteniamo che il limite dei 110 chilometri orari per le strade extraurbane vada ben precisato: ciò deve avvenire per quelle strade extraurbane che abbiano almeno due corsie per ogni senso, perché voi capite che, logicamente, per altri tipi di strade questo limite potrebbe costituire un limite estremamente pericoloso. Pertanto, chiediamo la modifica del primo comma dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile del 1992, n. 285, aggiungendo al termine « extraurbane » le seguenti parole: « ad almeno due corsie per ogni senso di marcia ».

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 1.12, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	436
<i>Votanti</i>	342
<i>Astenuti</i>	94
<i>Maggioranza</i>	172
<i>Hanno votato sì</i>	94
<i>Hanno votato no</i> ..	248).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Raffaldini 1.9.

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

EUGENIO DUCA. Con questo emendamento i proponenti chiedono all'Assemblea di sopprimere il secondo periodo dell'articolo 142, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo n. 9 del 2002. Se questa è la formulazione tecnica, il merito della proposta tende a sopprimere l'aumento del limite di velocità a 150 chilometri orari, come deciso appunto da quel decreto legislativo. Pensiamo che si tratti di una misura seria, se intendiamo far riflettere anche gli automobilisti sulle tragedie giornaliere e settimanali che avvengono nelle strade italiane in misura più elevata che nel resto del mondo. Gli indici statistici indicano inoltre un peggioramento della situazione nel corso dell'ultimo anno ed in particolare negli ultimi fine settimana, dove questa cifra ha raggiunto le 80 vittime. Decine di famiglie sconvolte, centinaia di feriti anche gravi e resi invalidi. Il messaggio che dovrebbero dare il Governo ed il Parlamento è forse quello di un invito a correre ancor più velocemente? Non so chi abbia avuto modo di ascoltare ieri mattina i telegiornali quando fornivano un elenco degli incidenti più gravi, concludendo il servizio con una nota degli organi di polizia che addebitava la maggioranza di questi incidenti alla eccessiva velocità.

Se è così — e ci è stato confermato dall'indagine conoscitiva fatta nella scorsa legislatura, prima di giungere alla delega

sul codice della strada — il Parlamento, il Governo vogliono dare un messaggio ai cittadini, come ci chiede, ad esempio, l'associazione nazionale dei familiari delle vittime della strada? Un invito alla riflessione su che cosa accade quando saliamo in macchina, quando leggiamo un giornale, sulla ferocia del dolore per quelle vittime, che rimane concentrato esclusivamente nella famiglia o negli amici più vicini.

Ricordate cosa avvenne in occasione dell'incidente ferroviario? Ci sono stati due, tre titoli di giornale per settimane. Abbiamo conosciuto momenti in cui addirittura si chiedevano le dimissioni del ministro! Ci troviamo di fronte ad 80 decessi in un giorno e a 7 mila in un anno e questo ineffabile ministro, che adotta questi decreti-legge inconcludenti, è lo stesso che poi propone di elevare il limite di velocità! Questo modo di fare non è consentito! Costituisce un'offesa alla cittadinanza, ma soprattutto rappresenta un elemento di diseducazione, contrario al messaggio che dovremmo mandare al paese, non solo per il dolore che questi eventi causano, ma anche per il costo economico e sociale: si sa che cosa vogliono dire migliaia di invalidi per il paese, anche a livello di assicurazioni?

Il Governo, invece, cosa fa? Adotta un decreto-legge che impone l'obbligo di accendere i fari un giorno sì e un giorno no, si inventa misure che non entrano in vigore, fa degli annunci, ma, concretamente, dimostra un'insensibilità che non aiuta la necessaria riflessione — che anche noi dobbiamo fare — sulle ragioni per cui questa tragedia giornaliera italiana non riesca ad essere considerata un fatto collettivo, ma venga assorbita come se ormai fosse un dato normale. A mio avviso, dobbiamo dare il segnale di una ribellione verso un dato che non può essere considerato normale, perché le conseguenze sono troppo tragiche! Ogni giorno, ogni fine settimana, sulle nostre strade, sono a rischio le nostre famiglie, quelle dei nostri amici. È una situazione che sta diventando veramente da triste primato, a cui il Governo dovrebbe rispondere non con questi pezzi di carta privi di efficacia, ma

con una politica seria (*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 Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, l'onorevole Duca ha già espresso con molta passione il significato dell'emendamento Raffaldini 1.9. Credo che questo sia davvero il cuore della contraddizione di questo decreto-legge. È palese: nel momento in cui si vogliono adottare o si dice che si vogliono adottare misure — secondo noi inefficaci, perché in vigenza di questo decreto-legge abbiamo avuto il più alto numero di morti sulle nostre strade degli ultimi weekend — nello stesso tempo si dà un segnale gravissimo. Credo che questo possa essere davvero un punto di riflessione per noi.

Abbiamo già detto che su questi argomenti non vi sono questioni ideologiche. Capisco anche il ragionamento tecnico che può fare il ministro: su certe autostrade, a certe condizioni, si possono sicuramente superare i 130 chilometri orari di velocità. Ma il segnale che arriva dice: l'eccesso di velocità non è la causa degli incidenti. È questo il segnale che arriva nella testa della gente, di molti nostri giovani! Perché non approfittare ora di un decreto-legge che punta alla sicurezza per cambiare questa intenzione, questa decisione tanto grave e sbagliata? Questa sì è diversa dall'Europa, signor sottosegretario. Lei ha detto che dobbiamo adeguarci al resto dell'Europa: non c'è paese d'Europa che superi quel limite di velocità secondo la strada intrapresa dal ministro.

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, in realtà vorrei parlare in dissenso.

Vista la serietà con cui il Governo affronta l'argomento al nostro esame, voglio dare un suggerimento. Siccome il limite di velocità di 150 chilometri all'ora era stato definito in assenza dell'accensione delle luci sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, mi sembrerebbe il caso di valutare se, con l'accensione di tali luci, per coerenza, questo limite non dovrebbe essere portato a 170 chilometri all'ora, anche per mantenere la grande coerenza che questo decreto-legge dimostra di avere e la...

PRESIDENTE. L'onorevole Ranieri...

GIORGIO PANATTONI. ... grande serietà di approccio ai problemi della sicurezza.

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

LUIGI GIACCO. Signor Presidente, vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi di quest'Assemblea. Diverse volte in quest'aula abbiamo discusso sulle stragi del sabato sera, spesso individuando nell'orario di chiusura delle discoteche la causa degli incidenti stradali dei nostri giovani. Mi rivolgo ai colleghi che in quest'aula, in questi anni, hanno condotto una battaglia per dare una risposta a tante famiglie, a tanti genitori che chiedevano una maggiore sicurezza ed un maggior controllo: non possiamo dare la colpa solo all'orario di chiusura delle discoteche. Anche da questo punto di vista dobbiamo cogliere quest'occasione per far sì che vi sia una coerenza; non si può chiedere sicurezza e poi aumentare il limite di velocità quando sappiamo che è una delle cause che provoca le stragi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 1.9, 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 e votanti</i>	443
<i>Maggioranza</i>	222
<i>Hanno votato sì</i>	200
<i>Hanno votato no ..</i>	243).

Avverto che non ha funzionato il dispositivo di voto dell'onorevole Sardelli.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 1.13, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	448
<i>Votanti</i>	352
<i>Astenuti</i>	96
<i>Maggioranza</i>	177
<i>Hanno votato sì</i>	107
<i>Hanno votato no ..</i>	245).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Lion 1.14.

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, intervengo anche sull'emendamento testé votato. È più facile morire nelle città italiane per incidente stradale che in quelle del resto d'Europa. Ho ascoltato con molto interesse e partecipazione i vari interventi, in particolare quelli degli onorevoli Raffaldini — il quale ha fornito molti dati — e Duca che, con tanta passione, si è rivolto all'Assemblea. Vorrei aggiungere altri dati. A rischiare maggiormente sono i pedoni o chi sceglie di spostarsi sulle due ruote, in bicicletta o con i motocicli. Inoltre, gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di perdite di giovani vite (sino a 14 anni). Rappresenta — è stato detto più volte — un costo altissimo. Il 65 per cento di questi

incidenti stradali mortali avviene nelle aree urbane. Un terzo delle vittime ha meno di 25 anni.

Abbiamo compiuto uno sforzo dal punto di vista dell'igiene, della cura, della tutela dell'infanzia, affinché diminuisca la mortalità neonatale e perinatale, ma constatiamo che proprio gli incidenti stradali rappresentato la prima causa di morte per le nostre giovani creature.

Inoltre, sempre nelle aree di periferia molto trafficate, avvengono incidenti e le vittime sono soprattutto giovani, bambini, maschi in particolare (muoiono tre volte di più i maschi rispetto alle femmine, dai cinque a nove anni, laddove la velocità, al momento, è superiore ai 40 chilometri orari). Considerata la conformazione del nostro territorio ed il modo in cui è organizzata la viabilità, ci sembra insensato aumentare la velocità laddove non esistono neanche le barriere per salvaguardare soprattutto le giovani vite. Ci sembra, invece, doveroso, anzi indispensabile, riflettere sulla possibilità di introdurre sanzioni più precise per chi non rispetta i limiti di velocità.

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

MARCO SUSINI. Signor Presidente, sugli emendamenti che, come questo, attengono alla complessa materia delle sanzioni e dei limiti di velocità, noi ci asterremo dal voto, perché non siamo del tutto convinti che le soluzioni tecniche indicate siano le più appropriate, le migliori. Su questo tema, però, siamo assolutamente sensibili, come hanno dimostrato gli interventi di numerosi colleghi. La velocità è senz'altro il fattore decisivo dell'incidentalità, sia sotto il profilo del numero dei sinistri sia sotto quello della gravità delle conseguenze che ne derivano. Anche dopo questo fine settimana, abbiamo dovuto leggere un vero e proprio bollettino di guerra relativo agli incidenti verificatisi sulle nostre strade. Purtroppo, la cosa si ripete nei momenti di maggiore concentrazione del traffico.

In altri paesi, in tutti i paesi dell'Unione europea, i limiti di velocità sono più contenuti rispetto a quelli vigenti nel nostro. Il ministro Lunardi, sia pure nell'ambito di un ragionamento articolato, ha lanciato un messaggio che, a nostro giudizio, è sbagliato e grave: egli ritiene che una velocità maggiore possa produrre effetti benefici per la circolazione. Un'autentica « perla », poi, è costituita dalle dichiarazioni di un autorevole esponente della maggioranza che, commentando la nostra contrarietà all'innalzamento dei limiti di velocità, l'ha definita frutto di accanimento ideologico!

Credo che decreti-legge come questo al nostro esame non affrontino le questioni decisive, i nodi principali che attengono alla sicurezza sulle strade. Ritengo, inoltre, che questo provvedimento sia emblematico della sciattezza e dell'approssimazione con la quale questo Governo attende alla politica dei trasporti. Non è un caso che il ministro Lunardi non abbia ancora trovato il tempo, ad oltre un anno dal suo insediamento, di venire in Commissione trasporti ad illustrare i suoi indirizzi in materia di politica dei trasporti.

Il tema della sicurezza — lo abbiamo ripetuto più volte — richiedeva misure di ben altro respiro e ben altri provvedimenti; invece, dopo lungo e periglioso travaglio, la montagna ha partorito il topolino! Il relatore stesso, spinto, forse, da una logica autoconsolatoria, ha dovuto ammettere che presto e bene vanno raramente insieme. Ebbene, credo davvero che, in questo caso, la fretta (se di fretta si può parlare) sia stata, per il Governo, cattiva consigliera!

In conclusione, vorrei far riflettere i colleghi sul seguente aspetto: se, di fronte a questo provvedimento, l'opposizione avesse deciso di sposare la logica del « tanto meglio, tanto peggio », ci saremmo potuti limitare ad irridere il Governo per la figuraccia; invece, muovendoci con alto senso di responsabilità, abbiamo presentato emendamenti volti a migliorare il decreto-legge, a renderlo più chiaro, più leggibile e più fruibile per i cittadini italiani, e per gli automobilisti in particolare.

Ciò nonostante, ci siamo scontrati con un atteggiamento di chiusura: poiché il Governo ha accolto le nostre proposte soltanto in casi sporadici, ora ci troviamo di fronte ad un provvedimento del tutto inadeguato ad affrontare il tema, cruciale e delicatissimo, della sicurezza sulle nostre strade.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 1.14, 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>	438
<i>Votanti</i>	325
<i>Astenuti</i>	113
<i>Maggioranza</i>	163
<i>Hanno votato sì</i>	90
<i>Hanno votato no</i> ..	235).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 1.6.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, con questo emendamento noi vorremmo dare un contributo alla chiarezza e all'applicazione di questa norma. Come ho già cercato di spiegare con i precedenti emendamenti, questa norma ha prodotto un caos dal punto di vista applicativo in merito all'obbligo di tenere accesi gli anabbaglianti delle auto e dei motorini anche di giorno in autostrada e nelle strade extraurbane principali.

Come ho già detto nell'illustrazione dei precedenti emendamenti, signor Presidente, dopo l'annuncio dato, il Governo ha fatto marcia indietro, ma poi il giorno dopo ha riconfermato quanto detto in precedenza. Oggi, se andassimo ad intervistare un cittadino — lo dico perché anche i colleghi me lo chiedono — chiedendogli se si devono tenere accesi o no i fari, la

risposta per le autovetture sarebbe no, in base alla riformulazione dell'articolo, che, ricordo, nella versione iniziale del Governo consisteva in due righe: le disposizioni degli articoli 11 e 12 del decreto legislativo n. 9 del 15 gennaio 2002 hanno effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto (quindi il 21 giugno 2002). La riformulazione prevede che le disposizioni dell'articolo 11 del decreto legislativo hanno effetto dalla data di entrata in vigore della legge, che le disposizioni dell'articolo 12 sono abrogate e che viene inserito il seguente comma all'articolo 152 del decreto legislativo n. 285 del 1992: durante la marcia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è obbligatorio l'uso delle luci di posizione, delle luci della targa, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci di ingombro.

Quindi, con questo testo, con cui il Governo ha riformulato il testo originario, si propongono diverse fattispecie; quelle dell'articolo 11 sono già in vigore (qui si afferma che sono già in vigore dal 21 gennaio); quelle dell'articolo 12, abrogato e sostituito, entreranno in vigore quando la legge verrà pubblicata, con una disparità di trattamento non indifferente, con un lavoro e con una confusione per gli organi di polizia di cui sicuramente non hanno bisogno. Infatti, in questi periodi, le forze dell'ordine, la polizia stradale, i vigili urbani, che sono sottoposti a particolari turni e ad un particolare stress, visto l'aumento dei veicoli in circolazione, di tutto hanno bisogno fuorché di confusione, di tali norme, tanto che poi la stessa polizia stradale è obbligata a far sapere, tramite gli organi di stampa, che non calcherà la mano nell'applicazione di questo decreto. In altre parole, quello che il ministro ha chiamato pacchetto sicurezza, che doveva entrare in vigore subito, non solo non entra in vigore (forse alla fine si interverrà per i motorini l'entrata in vigore subito sull'obbligo), ma veramente sta producendo l'effetto contrario, generando confusione negli automobilisti, negli organi di polizia, inducendo addirittura gli organi di polizia a dire: sì, il decreto

c'è, ma siccome in gran parte non può entrare in vigore, non controlliamo niente. In altre parole, si invitano gli organi di polizia a far finta che questo decreto-legge non ci sia.

Ma ci rendiamo conto dell'assurdità di questo atto di Lunardi, di Berlusconi, di Scajola e di Castelli? Ma vi rendete conto che si tratta di un atto del quale gli organi di polizia vengono invitati a non tenere conto? Si emana un decreto-legge e nello stesso tempo, si dice di far finta che non ci sia e di non tenerne conto. Ma quale effetto sicurezza? Questo è l'effetto confusione, è l'effetto contrario a quello che serve.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.6, 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>	428
<i>Votanti</i>	424
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	213
<i>Hanno votato sì</i>	195
<i>Hanno votato no</i> ..	229).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 1.7.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, anche con questo emendamento tentiamo, veramente, di compiere un ulteriore sforzo per migliorare questo testo che, come ha detto il collega Rognoni, con cui concordo, è un'impresa ardua. Tuttavia tentiamo, tentiamo anche per cercare di rendere comprensibili le norme agli automobilisti. Ora, è vero che il codice della strada dovrebbe essere conosciuto da tutti gli automobilisti. Purtroppo, come credo ognuno di noi sappia, così non è perché il

codice è molto complesso; così non è perché le patenti, molte patenti, sono state concesse quando era in vigore un altro codice o norme molto diverse da quelle oggi vigenti. La stessa classificazione delle strade, così come oggi è formulata dal codice della strada, era diversa, ad esempio, quando, tanti e tanti anni fa, alcuni, come me, hanno preso la patente.

È vero, la legge non ammette ignoranza, tuttavia comprendere quale sia la strada extraurbana principale non è cosa proprio di così poco conto. Anche oggi abbiamo riesaminato la questione con il presidente, e, ad esempio, abbiamo rilevato che vi sono alcune città dove le strade urbane presentano caratteristiche tipiche di strade extraurbane. Vi è uno studio che cita anche alcune città come Bari, Cagliari, addirittura Palermo o Potenza (ne cito solo alcune), dunque città grandi e piccole. Quindi, è indubbio che sarebbe necessaria un'azione più precisa da parte del ministero anche al fine di iniziative pubblicitarie, di persuasione e di prevenzione.

Lo dicevo oggi al sottosegretario: sono venuto da Fiumicino a Roma in automobile e non ho incrociato una sola automobile che avesse le luci accese.

MARCO ZACCHERA. Prova stasera verso le 11!

EUGENIO DUCA. Non ho trovato motocicli con le luci accese. Dunque, già il fatto che il provvedimento sia inattuato è una amara constatazione. Sarebbe necessario fare qualcosa in più. Non basta emanare una norma per tacitare la coscienza ma è necessario anche fare opera di educazione stradale che possa penetrare negli istituti scolastici con qualche campagna promozionale, che possa dar vita ad un modo di fare più rispettoso da parte del Governo, degli automobilisti e degli organi di polizia.

Credo sia necessario studiare una soluzione che possa tentare di aggredire questa tragedia che quotidianamente si consuma sulle nostre strade e che, invece, francamente non mi pare essere, non dico

aggredita, ma neanche scalfita; anzi, ogni qualvolta il ministro apre bocca per proporre pacchetti di sicurezza, la curva dell'incidentalità, purtroppo, anziché calare va in salita.

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, volevo rivolgere tre domande al rappresentante del Governo. Innanzitutto, chiedo se egli possa dare, qui in aula, una definizione comprensibile agli automobilisti di strada extraurbana principale; in secondo luogo, chiedo se in futuro verrà posta la segnaletica con l'indicazione del limite di 110 chilometri orari. Infine, chiedo al Governo, per cortesia, di indicare in aula se, secondo questo decreto-legge, un automobilista che oggi percorra un'autostrada debba tenere, oppure no, i fari accesi.

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Signor Presidente, volevo rispondere a quanto detto dagli onorevoli Duca e Panattoni. Innanzitutto, non vi è bisogno di indicare con decreto ministeriale ciò che è già indicato nel codice della strada, il quale, infatti, individua chiaramente quali siano da considerarsi strade extraurbane principali.

GIORGIO PANATTONI. Non hai capito!

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Per maggiore precisione, queste strade sono indicate con segnaletica blu e, oltre a questo, sono quelle per le quali, fin dal 1992, vige il limite di velocità di 110 chilometri orari.

A tal proposito non è mai stata richiesta alcuna precisazione, ma proprio per venire ancora incontro a queste sollecita-

zioni, più volte avanzate in Commissione, abbiamo presentato un ordine del giorno che invita il Governo a tener conto della necessità di meglio informare e segnalare quanto suggerito dai colleghi che sono intervenuti prima di me.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, il collega Duca ha già illustrato le ragioni di questo emendamento (ed anche del successivo) e vi è stata un'obiezione da parte del relatore. Credo che occorra mettersi d'accordo: qual è lo spirito del presente provvedimento? Secondo me, lo spirito è quello di rompere le scatole alla gente senza risolvere il problema. Vogliamo allora cercare di migliorarlo? Vogliamo svolgere un'attività di prevenzione per limitare gli incidenti stradali: è così? Non è allora molto importante che il decreto-legge o il codice della strada individuino le strade sulle quali è obbligatorio tenere i fari accesi. Se tenere i fari accesi è utile, è bene che lo sappiano i cittadini che debbono farlo perché altrimenti non capisco quale attività di prevenzione si stia svolgendo, se non quella, appunto, di porre ulteriori problemi alle persone.

Se, invece, lo spirito è un altro, come credo in realtà sia, è essenziale che si individuino le strade e che sia chiaro ai cittadini su quali strade dovranno tenere i fari accesi. Se è vero, io non credo, che tenere i fari accesi anche nelle ore diurne...

PRESIDENTE. Onorevole Mazzarello, la ringrazio.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.7, 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>	429
<i>Votanti</i>	426
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	214
<i>Hanno votato sì</i>	196
<i>Hanno votato no</i> ..	230).

Prendo atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Tucci non ha funzionato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 1.8.

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

MARCO SUSINI. Signor Presidente, come abbiamo già osservato, con questo provvedimento il Governo ha compiuto un'operazione ardita, fino all'estremo della creatività giuridica, dal punto di vista costituzionale. Un decreto-legge che è, per definizione, uno strumento di urgenza, che deve rispondere, con la sua efficacia, ad un problema che si pone in modo, appunto, urgente, è stato invece modificato in corso d'opera, ed è stato modificato in corso d'opera perché il Governo si è accorto dell'impiccio e del ridicolo in cui si era addentrato. Si è assistito ad un balletto di precisazioni, di circolari, di dichiarazioni assolutamente tra loro contraddittorie venute di volta in volta dal ministro, dall'ufficio stampa del ministero, dal comando della polizia stradale.

È stato un continuo accendere e spegnere i fari. Il Governo si è comportato esattamente come fanno i camionisti quando vogliono avvertire i loro colleghi della presenza della polizia: accendono e spengono i fari.

A ciò si è poi aggiunta la perla delle cosiddette strade principali. Abbiamo presentato alcuni emendamenti per tentare di chiarire il busillis ai poveri automobilisti: quali sono le strade principali, come si distinguono da quelle secondarie, come sono segnalate e come sono riconoscibili? Lo devo segnalare: lo stesso sottosegretario Mammola, che partecipa in maniera molto

puntuale ai lavori della Commissione trasporti, in modo molto onesto, si è dovuto dichiarare non a conoscenza dell'esatta definizione e segnalazione delle strade principali.

Ci chiediamo, quindi, come sia possibile che tale prescrizione sia rispettata e ci domandiamo se e come si possa fare una campagna di informazione tesa in qualche modo a rendere meno farraginoso e più chiaro il contenuto delle prescrizioni di questo decreto-legge.

La verità è una sola: tale questione e anche la sciatteria complessiva con cui è stata gestita la vicenda di questo decreto-legge, a pezzi e bocconi, dimostra l'esistenza di un problema politico grande come una casa: l'assenza di una direzione politica di questo ministero. Infatti, come tutti noi sappiamo e come abbiamo ribadito nel corso di questo dibattito (e non ci stancheremo di ripeterlo), al ministro Lunardi della politica dei trasporti non interessa nulla (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.8, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	438
<i>Votanti</i>	434
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	191
<i>Hanno votato no</i> ..	243).

Prendo atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Spina Diana non ha funzionato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Raffaldini 1.4.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, vorrei spiegare in due parole, in modo molto semplice, il senso dell'emendamento Raffaldini 1.4 a tutti colleghi, in modo che si comprenda lo spirito con cui l'opposizione sta lavorando. Questo emendamento contiene una precisa e semplice proposta: considerato che dovranno entrare in vigore, più in là nel tempo, norme più severe nei confronti delle persone fermate alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, si propone che esse abbiano effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge. Mi sembra una proposta di assoluto buon senso, che va nella direzione di dare un po' di consistenza a questo decreto-legge che altrimenti — lo ripeto — sarebbe un provvedimento vuoto, che provoca soltanto problemi e complicazioni alle persone e non affronta i veri problemi e le cause reali dell'incidentalità sulle nostre strade. Credo di essere stato chiaro.

Sinceramente, non capisco per quale ragione la maggioranza e il Governo possano essere contrari ad un emendamento di questo tipo, se non quella di avere un atteggiamento pregiudiziale nei confronti di un lavoro comune e di un possibile miglioramento di questo decreto-legge.

Ormai — mi rivolgo al rappresentante del Governo — non è possibile fare una figura peggiore di quella che avete fatto. Di fronte a un provvedimento che voi stessi avete modificato per quattro volte, con molti problemi nel rapporto fra Governo e maggioranza e con molte discussioni all'interno della Commissione di merito e del Comitato dei nove per le reciproche incomprensioni e per la confusione che si è determinata, non si capisce il motivo per cui non volete operare un minimo miglioramento su un punto di assoluto buon senso.

Gli amici ed i colleghi della maggioranza, se vogliono costruire norme che vanno nella direzione di diminuire gli incidenti sulle nostre strade, non potranno fare altro che considerare giusto un emendamento di questo tipo. Ripeto, si tratta di un emendamento che anticipa alla con-

versione di questo decreto-legge l'entrata in vigore di norme più severe per chi sarà colto alla guida avendo fatto uso di sostanze stupefacenti. Altrimenti, tali norme entrerebbero in vigore fra diversi mesi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 1.4, 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>	458
<i>Votanti</i>	456
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	229
<i>Hanno votato sì</i>	213
<i>Hanno votato no</i> ..	243).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 1.5.

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

EUGENIO DUCA. Non posso nascondere un po' di amarezza. Il collega Mazzarello ha spiegato che il precedente emendamento avrebbe fatto entrare in vigore, con la pubblicazione della legge di conversione una misura effettiva e concreta rivolta a due particolari tipologie di guidatori. Per il parere contrario l'emendamento è stato respinto. Eppure, quella sarebbe stata una misura migliorativa; allo stesso modo, può essere d'aiuto la misura prevista dall'emendamento 1.5 con la quale si propone di anticipare la data di entrata in vigore della norma riguardante coloro che guidano sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Gli uffici hanno fatto sapere che vi sarebbe un problema di copertura finanziaria per disporre l'accompagnamento di queste persone in appositi centri, una volta individuate in evidente stato di confusione. Se è così, signor rappresentante del Governo, le chiedo di rivedere il parere

perché — e ciò riguarda la norma dell'articolo 14, ma anche quella dell'articolo 13 su cui abbiamo votato in precedenza — i fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti conseguenti ad incidenti stradali sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 dicembre 1999 n. 144. Quindi, gli uffici non hanno fornito un'informazione corretta al Governo in quanto, se non ricordo male, nel fondo per la sicurezza stradale vennero stanziati circa 900 miliardi di vecchie lire. Dunque, non credo che il costo per accompagnare in determinati centri persone individuate dagli organi di polizia in evidente stato di confusione, per effetto di alcol o di droghe, possa provocare il dissesto del bilancio poiché tali fondi già ci sono: sono individuati e sono a bilancio come stabilito dall'articolo 32 della legge n. 144. Ciò valeva anche per il precedente emendamento.

Il collega Rognoni ha detto che non bisogna approfondire troppo impegno per un testo che non si può migliorare tanto è fatto male. Tuttavia, penso che se possiamo portare anche parziali elementi di miglioramento a questo testo potremmo contribuire alla riduzione del fenomeno degli incidenti che così gravemente pesa nel nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.5, 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>	445
<i>Votanti</i>	443
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	222
<i>Hanno votato sì</i>	204
<i>Hanno votato no</i> ..	239).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 2.1.

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

EUGENIO DUCA. Come ho avuto modo di dire in un precedente intervento, questo è l'articolo con il quale il ministro Lunardi, se può, smentisce se stesso, quando agli inizi dell'anno — i colleghi ricorderanno — vi fu un'altra impennata degli incidenti e il ministro — non in Parlamento perché in Commissione parlamentare, a distanza di un anno, il ministro deve ancora venire ad illustrare le linee di politica dei trasporti che intende perseguire (si vede, in effetti, che egli non ha una linea politica nei trasporti se non quella riferita alla progettazione di tunnel di cui invece egli è molto esperto, mentre non si occupa di trasporto aereo, di trasporto ferroviario, di trasporto stradale e dell'esistenza dell'economia marittima e portuale, poi, si era completamente dimenticato) — ripeteva che il principale nemico della sicurezza della strada era, a suo avviso, il telefono cellulare. Questo ministro ineffabile aveva individuato il principale nemico nei telefoni cellulari; altro che velocità eccessiva! Disse infatti che la stragrande maggioranza degli incidenti avveniva a causa dell'uso del telefono cellulare. Ora, l'articolo 2 del provvedimento al nostro esame prevede proprio di estendere l'uso del telefono cellulare all'interno dell'auto. Mentre dunque il ministro, per giorni e giorni, ha detto che la colpa è del cellulare, oggi si dice: usate tranquillamente il cellulare mettendovi l'auricolare e quindi andate tranquilli. Peraltro la Commissione ha approvato anche un emendamento che tiene conto del fatto che può esserci qualcuno che sente solo da un orecchio, non essendo in quel caso autorizzato a mettere lo strumento auricolare.

Dunque, il messaggio che viene inviato è l'esatto contrario di quanto, per mesi e mesi, si è voluto perseguire. Allora forse se ne deve dedurre che un ministro quando parla non conta niente (ovvero: bisogna tenere le luci accese? Chi lo ha detto: Lunardi? Allora non le accendo. Bisogna mettere la cintura di sicurezza? Macché!)? E adesso il ministro è arrivato

anche a smentire se stesso sull'uso dell'auricolare e del telefono cellulare nell'auto. Il principale nemico della sicurezza oggi viene quindi addirittura incentivato da parte del ministro.

Colleghi, noi non presenteremo una mozione di sfiducia sul ministro Lunardi. Tenetevelo a lungo, perché ogni giorno che passa ne combina una di più e quindi per noi meglio di così non potrebbe andare (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*). Ma la conseguenza è un'altra: che messaggio si manda in termini di sicurezza stradale? Il tutto e il contrario di tutto! Ciò comporta un effetto diseducativo, sia con riferimento all'autorevolezza delle dichiarazioni del ministro, sia soprattutto in termini di messaggio che viene mandato all'automobilista, al quale prima si è cercato di far capire che non doveva usare il cellulare (e infatti le forze di polizia hanno sanzionato non poco l'uso non legittimo del cellulare), mentre oggi gli si dice: no, no, telefona pure quanto vuoi.

Per questi motivi — anche se in realtà bisognerebbe sopprimere l'intero decreto — vi invitiamo almeno a non far fare un'altra figuraccia a questo ministro, il quale ne fa già una al minuto, tra annunci fasulli e norme inefficaci che produce. Cercate almeno di non fargli fare una figuraccia anche da questo punto di vista (*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, intervengo solo per ricordare che la capacità di ascoltare e di modificare il proprio parere è sicuramente fondamentale per chiunque governi. Quindi, non ci potete, da una parte, rimproverare di non ascoltarvi e, dall'altra, di ascoltarvi quando modifichiamo il nostro parere.

Comunque, sempre a proposito di ascoltare, l'uso dell'auricolare va incontro

ad una necessità, vale a dire quella di fornire tutti gli automobilisti di un apparecchio viva voce con costi, però, notevolmente alti. Dunque, l'uso dell'auricolare cerca di porre freno ad un regolare e, purtroppo, frequentissimo uso del cellulare in auto, con gravi rischi per il conducente e per gli altri cittadini.

Quindi, tale soluzione, pur non essendo la migliore, è quella meglio realizzabile alle condizioni date.

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

CARLO ROGNONI. Signor Presidente, sono stato stimolato da quest'ultimo intervento perché, in effetti, trovo pazzesca e un po' troppo contraddittoria tale situazione.

Io, come voi, guido un'automobile e, tante volte, mi è successo di usare questa maledetta macchinetta, vale a dire il telefonino e sappiamo tutti quanto ciò sia deleterio nel momento in cui si guida; infatti, qualunque cosa si faccia, si è distratti.

Come si evince dall'intervento dell'onorevole Raffaldini di ieri, che ha citato diversi dati che riguardano la sicurezza stradale, nelle aree urbane, compresa la viabilità minore, si verifica l'80 per cento degli incidenti. La maggior parte di questi incidenti è causata da distrazione, da eccessi di sicurezza. Voi pensate che l'auricolare non distrae? Distrae il fatto di dover ascoltare e interloquire. Il discorso sarebbe diverso se ci fosse l'apparecchio viva voce, in quanto non si devono usare strumenti.

Si realizzano, veramente, cose al di fuori del buonsenso. Questa mancanza di buonsenso, purtroppo, costa vite e, dunque, mi sembra irresponsabile.

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, a me pare paradossale che non si capisca che l'uso del telefonino in automobile non è pericoloso per ascoltare, ma nel momento della composizione del nu-

mero o della lettura del numero o del nome di chi ha chiamato. Cioè, la grande distrazione, il grande pericolo derivanti dall'uso del telefonino in automobile è dovuto al fatto che ci si distrae dalla guida per comporre il numero e questo problema l'auricolare non lo risolve affatto.

FILIPPO ASCIERTO. Ma smettetela, ipocriti!

GIORGIO PANATTONI. Anzi, l'auricolare autorizza l'uso del telefonino e, quindi, incentiva l'uso della composizione attiva del numero, cioè delle telefonate in uscita, non di quelle in entrata.

Questa è la grave contraddizione di questo decreto-legge, che non risolve affatto questo problema ma, anzi, peggiora la situazione della sicurezza rispetto a quella attuale. In ciò consiste la grave colpa del Governo quando predispone i provvedimenti di questa natura che non hanno né capo né coda.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Gioia al quale, tuttavia, non posso dare la parola sull'emendamento di cui è cofirmatario, essendo intervenuto sul complesso degli emendamenti.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 2.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	444
<i>Votanti</i>	441
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	221
<i>Hanno votato sì</i>	198
<i>Hanno votato no</i> ..	243).

La Presidenza ritiene opportuno porre in votazione l'emendamento Lion 2.3 che, pur non essendo stato segnalato dal

gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo, ha ricevuto il parere favorevole sia della Commissione sia del Governo.

Indico, dunque, la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 2.3, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	459
<i>Votanti</i>	450
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	226
<i>Hanno votato sì</i>	432
<i>Hanno votato no</i> ..	18).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 2.4, 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>	457
<i>Votanti</i>	452
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	227
<i>Hanno votato sì</i>	205
<i>Hanno votato no</i> ..	247).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raisi 3.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	450
<i>Votanti</i>	440
<i>Astenuti</i>	10
<i>Maggioranza</i>	221
<i>Hanno votato sì</i>	155
<i>Hanno votato no</i> ..	285).