

Passiamo alla votazione dell'emendamento Lion 3.3.

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

LAURA CIMA. Signor Presidente, intervengo su questo emendamento e su tutti gli altri che abbiamo presentato all'articolo 3 perché, in aggiunta alle considerazioni e ai dati esposti dai colleghi nel corso del dibattito, vorrei ricordare che la guida in stato di ebbrezza è uno dei principali fattori di rischio insieme alla velocità.

Credo che tutti abbiano rilevato il modo sbagliato di intervenire, in particolare da parte del ministro Lunardi, anche considerate le dichiarazioni da lui continuamente rilasciate dall'inizio del mandato su una materia così delicata come il codice della strada: si è intervenuti in modo disarticolato, andando in direzione contraria rispetto al *trend* europeo per quanto riguarda la velocità e adottando questo provvedimento, in maniera contraddittoria, pochi, anzi, pochissimi mesi dopo il primo intervento normativo. Il tutto si verifica sempre tra dichiarazioni che lasciano negli automobilisti la sensazione di non capire come si debbano comportare e chi debba controllare la sicurezza del traffico.

Si crea, in tal modo, una situazione di maggiore insicurezza sulle strade; quindi, questi interventi sono negativi. Ciò avviene nonostante che nell'articolo 3, uno di quelli totalmente modificati, si sia cercato di affrontare le disposizioni previste dal codice della strada — con i decreti legislativi 30 aprile 1992, n. 285, e 15 gennaio, n. 9 — per quanto riguarda quello che dicevo essere il maggiore fattore di rischio degli incidenti mortali e degli incidenti gravi, insieme alla velocità.

In particolare, se anche in questo caso si volesse andare nella direzione intrapresa dai paesi dell'Unione europea, bisognerebbe intanto pretendere che i controlli in caso di guida sotto l'effetto dell'alcool siano effettuati e siano certi; al contrario, la modifica apportata all'articolo 186 del codice della strada nel gennaio 2002 lascia agli organi di polizia stradale la facoltà di

effettuare l'accertamento (articolo 4) e prevede che anche per i conducenti coinvolti in incidenti stradali l'accertamento venga effettuato su richiesta degli organi di polizia stradale (articolo 4-*bis*); oltretutto, i fondi per questi accertamenti rientrano in quelli destinati al piano nazionale della sicurezza stradale.

Ho voluto ricordare ciò perché, a questo punto, con i nostri emendamenti possiamo semplicemente potenziare le sanzioni mentre, in realtà, andrebbe rivisto l'intero quadro, dal momento che, tra gli incidenti del sabato sera, ce ne sono molti che coinvolgono anche persone non più giovanissime e per i quali il fattore alcol è determinante.

Quando siamo andati in missione in Svezia — i colleghi della mia Commissione lo ricorderanno —, abbiamo bevuto un bicchiere di vino offerto dall'ambasciatore e chi ha bevuto il vino si è ben guardato dal guidare fino all'albergo perché se ci avessero misurato — come è uso misurare molto di sovente in quella nazione, anche senza incidenti — il tasso di alcol nel sangue, noi avremmo superato il limite. Qui succedono incidenti gravissimi, con morti, e non vi è neppure in quel caso l'obbligo di misurare tale tasso.

Allora, con questi emendamenti noi proponiamo, quanto meno, di aumentare le sanzioni. Tuttavia, credo veramente che sarebbe opportuno fare una riflessione su come si operi per quanto riguarda la misura del tasso di alcol nel sangue.

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

LUIGI GIACCO. Signor Presidente, rispetto al comma 1 dell'articolo 3 vorrei sottolineare che a me risulta che a volte alcuni automobilisti possano rifiutarsi di sottoporsi alla verifica del tasso alcoolemico con l'etilometro da parte della polizia e che quest'ultima possa intervenire solamente se dal comportamento dell'autista si può rivelare, in qualche misura, il suo stato di ebbrezza, per cui l'autista può essere condotto in ospedale per essere sottoposto ad esami etilometrici.

Visto che stiamo parlando di queste disposizioni, nel momento in cui si parla di accertamento, vorrei conoscere se effettivamente questo è obbligatorio e tassativo, oppure se l'autista si può rifiutare di sottoporsi all'accertamento. Dal momento che stiamo parlando di queste modalità, desidererei che da parte del Governo e del relatore ci fosse maggiore chiarezza sulle disposizioni.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.3, 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> .....	449
<i>Votanti</i> .....	325
<i>Astenuti</i> .....	124
<i>Maggioranza</i> .....	163
<i>Hanno votato sì</i> .....	86
<i>Hanno votato no</i> ..	239).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.4, 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> .....	443
<i>Votanti</i> .....	281
<i>Astenuti</i> .....	162
<i>Maggioranza</i> .....	141
<i>Hanno votato sì</i> .....	38
<i>Hanno votato no</i> ..	243).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.5, 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> .....	450
<i>Votanti</i> .....	272
<i>Astenuti</i> .....	178
<i>Maggioranza</i> .....	137
<i>Hanno votato sì</i> .....	17
<i>Hanno votato no</i> ..	255).

Passiamo all'emendamento Gibelli 4.5.

ANDREA GIBELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, ritiro il mio emendamento 4.5, vista la presentazione dell'emendamento 4.11 della Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.11 della Commissione.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, noi non potremo votare a favore di questo emendamento della Commissione. Ora, è vero che noi abbiamo espresso tutta la nostra contrarietà a questo decreto-legge. Abbiamo anche cercato di migliorarlo e un tentativo è stato fatto anche in Commissione partendo, proprio su questo emendamento, da una giusta esigenza, ossia quella di evitare che l'impiego degli strumenti audiovisivi per il controllo possa essere fatto con abuso nei confronti degli automobilisti senza alcuna possibilità di opposizione.

Tuttavia, la formulazione che è emersa potrà indubbiamente produrre in futuro un ulteriore aumento dei contenziosi e una incertezza da parte delle forze dell'ordine sulle norme che approviamo, perché in sostanza avviene questo.

La norma contenuta in questo emendamento prevede che gli organi di polizia stradale possano utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del

traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti. Benché l'emendamento in questione elimini la parola « puntuale », restando quindi la frase « di cui viene data informazione agli automobilisti », non si riesce a produrre una norma certa poiché si troveranno sicuramente qualche decina di avvocati, i quali vorranno sempre sapere se l'informazione di cui si tratta fosse sufficiente o data in modo appropriato. Succederà un po' come sta avvenendo adesso per le migliaia — non so se il rappresentante del Governo ne conosce il numero — di contestazioni (di competenza del giudice di pace o di altri giudici), avverso le multe ricevute a causa dell'utilizzo degli autovelox. Gli organi di polizia dovranno quindi far uso di una norma incerta; comunque, per cercare di contenere un possibile abuso, tendiamo a mitigarla in modo inefficace. Tra l'altro, non si capisce chi è colui che dovrà dare questa corretta informazione: la polizia? Le società concessionarie? Le province, per le strade extraurbane? L'ANAS? Da un lato diamo alla polizia la possibilità di usare questi strumenti di controllo, di dissuasione e di repressione, mentre dall'altro lato non ne rendiamo certo l'utilizzo, la responsabilità, fino a mettere l'automobilista nelle condizioni di...

**PRESIDENTE.** Onorevole Duca, si avvia a concludere, lei ha ancora a disposizione trenta secondi.

**EUGENIO DUCA.** Si tratta di un provvedimento fatto male, ne abbiamo dette tante, quindi inviterei il Governo a rivedere la questione. Anche le informazioni che ci hanno fornito il Comitato dei nove ed il rappresentante del Governo, a mio avviso, non sono peregrine e meriterebbero un minimo di approfondimento. Visto che il ministro Lunardi ne ha combinate di tutti i colori, facciamo sì che non si possa salvare affermando che anche noi ci abbiamo messo del nostro. Vorrei cercare di togliere questa responsabilità dalle spalle del Parlamento, lasciando tutti i demeriti a Lunardi, a Berlusconi, a Scajola e a Castelli.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 4.11 della Commissione, accettato dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	458
<i>Votanti</i> .....	434
<i>Astenuti</i> .....	24
<i>Maggioranza</i> .....	218
<i>Hanno votato sì</i> .....	432
<i>Hanno votato no</i> ..	2).

**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, intervengo per far sì che la mia dichiarazione rimanga agli atti. Vorrei precisare che il parere del Governo non era favorevole all'emendamento 4.11 della Commissione, ma si rimetteva all'Assemblea. Stamattina ho ritirato un emendamento che correggeva una norma introdotta dalla Commissione che, a nostro modo di vedere, sortiva degli effetti negativi che, probabilmente, comporteranno la necessità di intervenire legislativamente in un secondo momento.

Solo per correttezza voglio chiarire che la posizione del Governo sull'emendamento è di sostanziale remissione alla volontà dell'Assemblea.

**PRESIDENTE.** Onorevole relatore, sull'emendamento Duca 4.1 la Commissione vorrebbe proporre una riformulazione del testo?

**LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore.** No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 4.1.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, mi sorprende il mutamento del parere da parte del rappresentante del Governo.

PRESIDENTE. Il Governo si riferiva all'emendamento 4.11 della Commissione.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, signor Presidente, ho capito male.

Con riferimento al mio emendamento 4.1, si tratta di un tentativo per migliorare il testo al nostro esame; su di esso sia il rappresentante del Governo sia il relatore hanno espresso una parere favorevole e ciò ci soddisfa.

Pensiamo, pertanto, di aver contribuito, anche se di poco, a rendere un po' « meno peggiore » il testo; speriamo che al Senato vi sia un'ulteriore opera di miglioramento e che le parti del testo che abbiamo aspramente criticato, con riferimento agli articoli precedenti, vengano ulteriormente modificate.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 4.1, 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> .....	455
<i>Votanti</i> .....	454
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	228
<i>Hanno votato sì</i> .....	435
<i>Hanno votato no</i> ..	19).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 4.2.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, si tratta di uno dei due emendamenti che abbiamo proposto e che ho richiamato nel corso dell'intervento sull'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02. Sono formulati in maniera diversa, ma entrambi si propongono, in una materia così incerta come quella della sicurezza stradale, l'obiettivo di tentare di introdurre, attraverso alcuni strumenti tecnici di avanguardia, alcuni meccanismi che funzionano come ripetitori del segnale (con riferimento alla legge delega sulla riforma del codice della strada, ne abbiamo ampiamente discusso fissando un impegno, un paletto nella delega, da intendersi non tanto come obbligo, in quanto non vi sono direttive comunitarie in questo senso, ma come un tentativo di introdurre certi meccanismi). Qualora, infatti, un'autovettura, dotata di questo strumento, dovesse effettuare una brusca frenata o subire un impatto o un tamponamento, potrebbe inviare immediatamente un messaggio alle automobili anteriori, in modo che le autovetture dotate dello stesso meccanismo siano avvertite in tempo reale del blocco posteriore. È uno strumento che torna particolarmente utile in caso di uscita di strada delle automobili, in primo luogo, perché avverte la vettura anteriore, ma anche perché consente di ritrovare la vittima dell'incidente.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI *(ore 18,25)*

EUGENIO DUCA. Ricorderete un episodio accaduto sulla Salerno-Reggio Calabria: dopo un incidente il corpo della vittima è stato trovato dopo tre giorni. Essa, tuttavia, è deceduta perché non è stata soccorsa, non a causa dell'incidente. Non sono arrivati i soccorsi perché nessuno si è accorto del salto subito dal soggetto in una zona abbastanza protetta. Ci si è accorti dell'accaduto quando ormai era troppo tardi.

Quindi, si è tentato di usare gli strumenti moderni esistenti, che, ovviamente, funzionano solo se il parco auto che li usa è abbastanza esteso, perché se sono usati esclusivamente dal 5 per cento dei veicoli, l'effetto è limitato; se, invece, l'uso riguarda milioni di veicoli allora il beneficio potrebbe essere notevole, nelle autostrade, ma soprattutto nelle strade urbane ed extraurbane, dove il possibile impatto crea quegli incidenti a catena che rappresentano quelli più gravi, come possiamo constatare quando ascoltiamo dal telegiornale che, a causa della nebbia, vengono coinvolti 50, 60, 70 veicoli in un incidente, con morti, feriti e danni ingenti. Non può esserci la certezza assoluta che questo meccanismo funzioni, (ma in tema di sicurezza stradale l'unica certezza finora esistente è che gli incidenti aumentano, insieme al numero dei morti e dei feriti), ma potrebbe rappresentare un tentativo interessante di cui poi constatare gli effetti. Naturalmente tale tentativo non dovrebbe ricadere sulle spalle dei cittadini come costo aggiuntivo, ma potrebbe essere premiato con la riduzione temporanea della tassa di circolazione. Quindi, è necessario assumere non solo atteggiamenti repressivi, ma anche atteggiamenti premiali: chi cerca di aumentare, per sé e per gli altri, il livello della sicurezza può usufruire, in cambio di una spesa modesta, di un contributo che lo Stato gli assegna attraverso la riduzione della tassa di circolazione. Penso si tratti di un tentativo da portare avanti; se il ministro si ingegnasse maggiormente nello studiare queste materie, piuttosto che continuare a fare annunci, sarebbe meglio per tutti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 4.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	446
<i>Votanti</i> .....	445
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	223
<i>Hanno votato sì</i> .....	199
<i>Hanno votato no</i> ..	246).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 4.3.

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

EUGENIO DUCA. Visto che si tratta di un emendamento simile a quello precedente rivolgo un invito ai colleghi, dato che si presenta loro una seconda possibilità; constatando che nella maggioranza sono stati tutti contrari, c'è la possibilità di operare un ravvedimento operoso, fornendo un contributo efficace al tema della sicurezza stradale, diverso da quello che prevede l'aumento della velocità che provoca la moltiplicazione degli incidenti stradali e delle vittime. Si tratta di un tentativo di approntare strumenti efficaci per migliorare il livello della sicurezza. Invito i colleghi a riflettere un attimo sulle cifre giornaliere, dei week-end, annuali: nel 2001 abbiamo superato le 7 mila vittime; in dieci anni abbiamo raggiunto 60 mila vittime. Si tratta di cifre da eventi bellici. Io credo che di fronte ad un dramma di questo tipo si debba compiere uno sforzo per cercare di studiare soluzioni che possano attenuare il fenomeno. Ricordo come l'audizione dell'associazione familiari delle vittime della strada tenuta in Commissione trasporti nella scorsa legislatura — era presente anche il collega Mammola, seppure non nelle vesti di sottosegretario — fu una delle più strazianti da me ascoltate.

Anche da parte loro vi era l'impossibilità persino di far comprendere quel dramma ai parlamentari e noi, seppure in quel momento presi dalla commozione, provavamo quasi una sensazione di impotenza a fare qualcosa per far diminuire

questo numero. Non so se la strada che proponiamo con l'emendamento Duca 4.3 possa essere efficace come auspichiamo, ma è certo che non voler affrontare la questione non ci fa onore e non credo ci permetterà di dare una risposta a quei cittadini, a quei familiari, a quelle associazioni. Credo, inoltre, che in cuor nostro non ci soddisfi che venga assunto come normale il fatto che ogni giorno le cronache dei nostri giornali, in particolare quelli locali — perché per conquistare la pagina nazionale ci vogliono le stragi — riportino simili eventi. Penso che dobbiamo fare qualcosa e questa è una delle possibili soluzioni, sulla quale vi invito ad esprimere un voto favorevole.

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

**MARCO ZACCHERA.** Signor Presidente, una sola battuta anche per sottolineare un po' di demagogia che funziona. Se approvassimo l'emendamento Duca 4.3, ciò comporterebbe una spesa di 625 milioni di euro, pari a circa 1.300 miliardi delle vecchie lire. Al collega, che vuol fare questo mare di discussioni e che oggi continua a parlare, faccio presente che, con quella somma, si possono realizzare 1.500 chilometri di barriere *New Jersey* per separare le strade oppure 35 chilometri di gallerie paramassi. Vorrei chiedere: è meglio cercare di prevedere questi dispositivi — peraltro utili — o è meglio costruire le barriere per evitare che ci siano scontri frontali e che si incrocino le diverse carreggiate sulle autostrade? Grazie per la risposta (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 4.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti .....	437
Votanti .....	435
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	218
Hanno votato sì .....	192
Hanno votato no ..	243).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mazzarello 4.4.

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

**GRAZIANO MAZZARELLO.** La ringrazio, signor Presidente. Mi rivolgo all'Assemblea ed anche al collega che ha parlato poc'anzi con grande buonsenso: possiamo discutere di un decreto-legge, quindi di misure urgenti, per limitare gli incidenti stradali, senza parlare dei trasporti pesanti, dei TIR? A questo si riferisce il mio emendamento 4.4. Possiamo non parlare dei trasporti pericolosi sulle nostre autostrade e sulle nostre strade? Ho tentato di dare un contributo per vedere se, dal nostro punto di vista, si potesse migliorare questo provvedimento.

Forse possiamo ragionare sul fatto che le misure di cui abbiamo parlato negli emendamenti precedenti erano un po' troppo strutturali, ma certo questa è davvero una questione di senso comune. Abbiamo detto di tenere i fari accesi per evitare gli incidenti — non si sa ancora dove, non si sa quando, nelle ore diurne, dobbiamo ancora decidere quali saranno le strade extraurbane più importanti e via dicendo — ma non abbiamo parlato dei trasporti pesanti né dei trasporti pericolosi. Non ne abbiamo parlato in questa stagione nella quale molti di questi trasporti rappresentano vere e proprie bombe nei trasferimenti degli italiani. Vogliamo affrontare questo problema? Vogliamo introdurre l'argomento in questo decreto-legge che, in quanto decreto-legge, ha la presunzione di adottare misure urgenti contro gli incidenti stradali?

Come vedete, nella formulazione del mio emendamento 4.4 do fiducia a Lunardi (con lo spirito che diceva Duca: più ci sta, meglio è).

Non propongo una misura rigida, ma un indirizzo, un elemento preciso, vale a dire l'individuazione, da parte del ministero, nelle diverse aree, delle strade su cui non possono transitare i trasporti pericolosi, che rappresentano vere e proprie bombe per la vita delle persone. Recentemente, in alcune regioni del nord, mezzi di trasporto pesanti, usciti dalla strada, hanno inquinato pesantemente le falde acquifere. Possiamo fare in modo che tali trasporti siano considerati eccezionali e che vi sia una regolamentazione? La sola obiezione che ha sollevato il Governo è che vorrebbe farlo ma attraverso un'operazione più organica. Mi sembra che questa sia l'obiezione principale che è stata rivolta. Non proponiamo una norma rigida; chiediamo, con l'emendamento al nostro esame, che il ministero affronti il problema e lo regolamenti, attraverso indicazioni molto precise che diano una risposta concreta rispetto ai pericoli che rischiano di correre i cittadini italiani, sia gli automobilisti sia coloro che abitano nei pressi di strade ed autostrade molto tortuose e, quindi, pericolosissime se percorse da mezzi di trasporto pesanti.

Chiediamo che l'emendamento al nostro esame, che — lo ripeto —, a differenza dei precedenti, non determina oneri e misure strutturali (anche se molto innovative ed importanti, utili da introdurre, a nostro avviso, per affrontare davvero il problema degli incidenti) possa essere accolto dalla maggioranza e dal Governo.

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

**GIORGIO PANATTONI.** Signor Presidente, vorrei rispondere all'onorevole Zaccara. Mi vergognerei profondamente di svolgere osservazioni di questo tipo: dare un costo alle vittime di incidenti stradali o dimenticare che le infrastrutture e le auto non sono cose diverse e che infrastrutture

sicure sono un obbligo. Qui, per un *beep* ripetitore, si afferma che non si deve affrontare un minimo di investimento, quando in California vi sono sistemi di guida sicura con le guide automatiche, quando in Giappone l'evoluzione tecnologica sta proponendo sistemi evoluti.

In questa sede, si sostiene la tesi di privilegiare le barriere per cercare, in qualche maniera, di contenere un danno enorme e non ricorrere a strumenti di questa natura che rappresentano addirittura la premessa per un sistema di sicurezza che oggi la tecnologia mette a disposizione. C'è da vergognarsi per osservazioni di questa natura (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*)!

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

**GIORGIO BORNACIN.** Signor Presidente, avevo preso molto sul serio l'emendamento del collega Mazzarello anche perché, recentemente — come lo stesso poco fa ricordava — sulle strade o sulle autostrade della Liguria sono avvenuti incidenti. Quindi, ho cercato di capire come si potesse affrontare il problema. Svolgendo delle ricerche su Internet, collega Mazzarello, ho scoperto che un decreto del Presidente della Repubblica del 2000 vieta tassativamente che i trasporti pericolosi possano essere considerati eccezionali. È una scoperta di oggi pomeriggio; non mi ricordo il numero, ma prego il collega di cercarlo su Internet così potremo svolgere insieme un lavoro serio in materia di sicurezza dei trasporti pericolosi.

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

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà

**LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore.** Signor Presidente, vorrei ricordare all'onorevole Mazzarello che le statistiche più recenti parlano di un 1 milione e 300 mila veicoli adibiti al trasporto di merci peri-

colose in Italia, con circa 100 mila percorrenze al giorno di tali veicoli sulla rete autostradale. È un fenomeno sul quale un'apposita Commissione sta lavorando e per il quale misure di carattere restrittivo, con decretazione d'urgenza, creerebbero problemi serissimi.

Faccio presente al collega cosa significherebbe l'approvazione di questo emendamento: come verrebbe trasportato il carburante sulle strade di campagna, di montagna, di non grande percorrenza o minori? Si potrebbe farlo soltanto con un trasporto eccezionale e, quindi, con un aggravio di costi. La complicazione logistica che ne deriverebbe si tradurrebbe sicuramente in un danno per i centri di produzione e di commercializzazione di beni importanti per la vita del paese.

Presso la IX Commissione è in corso l'esame di altri provvedimenti: il rilevante problema segnalato dal collega Mazzarello segnala, una volta di più, che è necessario armonizzare la materia compiendo una valutazione complessiva e non ricorrendo alla decretazione d'urgenza.

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

**EUGENIO DUCA.** Signor Presidente, è vero che è stato usato lo strumento disponibile per una soluzione d'urgenza, cioè il decreto-legge, ma è vero anche che il Governo se lo poteva risparmiare.

Ringrazio il collega Sardelli per la risposta. Tuttavia, direi che egli non ha letto bene l'emendamento, perché il testo di quest'ultimo non è affatto volto a porre il divieto di transito, su determinate strade, per i trasporti pericolosi. L'emendamento in parola propone di aggiungere, infatti, una disposizione del seguente tenore letterale: « Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua le strade e le autostrade sulle quali non possono transitare trasporti pericolosi ». Quindi, l'individuazione non viene effettuata da un ente terzo, ma dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, ovviamente, provvederà in tal senso una volta accertato, in

relazione a determinati tratti di strada, un pericolo per una collettività più estesa, sotto il profilo di una sicurezza di portata più vasta.

Se, ad esempio, c'è un posto di particolare pregio, non vi si fa passare un trasporto pericoloso.

**PRESIDENTE.** Onorevole Duca...

**EUGENIO DUCA.** Naturalmente, lo si fa se c'è una alternativa. Non è che questo articolato imponga chissà cosa dal punto di vista prescrittivo: esso propone semplicemente un lavoro di approfondimento del ministero volto ad individuare tracciati alternativi a quelli classificati come soggetti a grande rischio. Non vedo, quindi, conseguenze per il trasporto dei carburanti...

**PRESIDENTE.** Onorevole Duca, ha esaurito il tempo a sua disposizione.

**EUGENIO DUCA.** Mi scusi, signor Presidente.

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

**GIORGIO PASETTO.** Signor Presidente, non solo non ci troviamo di fronte ad un provvedimento organico ma, per certi aspetti, la vicenda alla quale assistiamo è stupefacente: la considerazione che mi pare fondamentale è che lo stesso Governo ha ritenuto di modificare tre dei quattro articoli di questo decreto-legge, evidentemente proprio per le incongruenze in esso contenute; pertanto, su ciò non voglio aggiungere altre considerazioni oltre a quelle già fatte.

Per quanto concerne l'emendamento Mazzarello 4.4, esso è a costo zero! Il relatore ha introdotto nella discussione l'elemento dei costi aggiuntivi, ma il collega Duca ha rimarcato, giustamente, che l'emendamento rinvia ad atti di competenza del ministero; inoltre, l'individuazione delle strade e delle autostrade sulle quali non possono transitare trasporti pe-

ricolosi trova un contemperamento nella valutazione anche delle sedi più o meno disagiate, difficili da raggiungere.

Anche altri colleghi concordano nel ritenere che i trasporti pericolosi incidono fortemente sulla sicurezza stradale: soprattutto, incide la sua commistione con la normale circolazione. Infatti, facendo appello al buonsenso, sia pure all'interno di un disegno fondamentalmente incoerente, alcune misure correttive sono state accolte.

Sostanzialmente, con l'emendamento Mazzarello 4.4 non si chiede l'entrata in vigore immediata della misura da esso proposta, ma semplicemente che il ministero si faccia carico di individuare le tratte stradali che debbono essere precluse al trasporto cosiddetto pericoloso.

Quindi, non si capisce perché, e vorremmo che da questo punto di vista il Governo ci desse una risposta che spieghi perché questo emendamento non possa esser accolto.

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

**RENZO LUSETTI.** Signor Presidente, intervengo solo per sottolineare che l'emendamento Mazzarello 4.4 tende assolutamente ad una maggiore sicurezza delle strade — così come dovrebbe fare il testo che il Governo ci ha proposto — anche a sostegno dell'autotrasporto. Infatti, noi garantiamo anche gli autotrasportatori, come risulta dagli argomenti affrontati in precedenza. Io chiedo al sottosegretario Mammola... A me spiace che il sottosegretario di Stato Mammola stia parlando con il banco del Comitato dei nove.

**PRESIDENTE.** Sottosegretario di Stato, l'onorevole Lusetti si rivolge a lei.

**RENZO LUSETTI.** Sottosegretario di Stato Mammola, se lei si accomodasse al suo banco, le rivolgerei una domanda.

Se il Governo è così sensibile alla tutela e alla sicurezza degli automobilisti nelle

strade e nelle autostrade, compia almeno un atto di buona volontà affinché questo emendamento 4.4 del collega Mazzarello, sotto qualsiasi forma, possa essere riformulato; diversamente, mi accontenterei anche di una pacca sulla spalla, cioè dell'ordine del giorno. Se il sottosegretario avesse l'umiltà di esprimere la sua opinione, potremmo anche accordarci su un emendamento che vada verso la sicurezza dei cittadini.

**PRESIDENTE.** Prendo atto che il sottosegretario di Stato non accede all'invito rivoltagli dall'onorevole Lusetti.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mazzarello 4.4, 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> .....	415
<i>Votanti</i> .....	414
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	208
<i>Hanno votato sì</i> .....	172
<i>Hanno votato no</i> ..	242).

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

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 4.8 della Commissione, accettato dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	422
<i>Votanti</i> .....	373
<i>Astenuti</i> .....	49
<i>Maggioranza</i> .....	187
<i>Hanno votato sì</i> .....	371
<i>Hanno votato no</i> .	2).

Prendo atto che non hanno funzionato i dispositivi di voto degli onorevoli Sardelli, Gibelli e Garagnani e che quest'ultimo avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Gibelli 4.6.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Guido Giuseppe Rossi. Ne ha facoltà.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, nel dibattito di oggi si stanno incontrando due esigenze. Da una parte occorre dare una risposta precisa al tema della sicurezza stradale, che ormai è diventata una vera e propria emergenza sociale e direi anche un'emergenza culturale. Il numero delle vittime che settimanalmente lasciano la loro vita sulle strade di questo paese rappresenta veramente un dato molto pesante anche per la vita sociale di questa nazione. Dunque, si tratta di un tema che non deve essere affrontato in modo generalizzato o, peggio ancora, demagogico, come abbiamo sentito fare da alcuni interventi dei colleghi dell'opposizione. Occorre educare il cittadino, occorre spiegare al cittadino che alcuni comportamenti sono sbagliati e sono pericolosi per la sua vita e per la vita dei suoi simili.

Dunque, questo emendamento, di cui sono firmatario, intende limitare la possibilità di non contestare immediatamente l'infrazione da parte degli organi di polizia solamente ai casi previsti dal comma 1 di questo articolo, cioè alle autostrade, alle strade di una certa importanza e a quei tratti di strada che per la loro pericolosità sono individuati con apposito decreto del prefetto.

Il senso di questo emendamento è riconoscere una forte valenza al momento educativo. Al di là dei casi previsti dal comma 1 dell'articolo 4, al cittadino, una volta che l'infrazione sia stata rilevata dagli strumenti elettronici, deve essere dedicato un momento di educazione stradale da parte della polizia stradale o da parte dei vigili urbani che devono spiegare dove c'è stato lo sbaglio e devono spiegare che

si tratta di un comportamento socialmente pericoloso.

Dunque, invito i colleghi a votare a favore di questo emendamento

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI (*ore 18,50*)

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gibelli 4.6, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti .....	425
Votanti .....	416
Astenuti .....	9
Maggioranza .....	209
Hanno votato sì .....	201
Hanno votato no ..	215).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gibelli 4.7, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti .....	419
Votanti .....	402
Astenuti .....	17
Maggioranza .....	202
Hanno votato sì .....	99
Hanno votato no ..	303).

Prendo atto che il dispositivo di voto degli onorevoli De Laurentiis e Sardelli non hanno funzionato.

Avverto che, consistendo il disegno di legge di un solo articolo, si procederà direttamente alla votazione finale.

**(Esame degli ordini del giorno  
— A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 2892 sezione 7*).

Qual è il parere del Governo ?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, il Governo accetta gli ordini del giorno Duca n. 9/2892/1, Sardelli n. 9/2892/2 e Gibelli n. 9/2892/4, mentre l'ordine del giorno Ruggeri n. 9/2892/3 è accolto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Prendo atto che gli onorevoli Duca, Sardelli e Gibelli non insistono per la votazione dei rispettivi ordini del giorno, accettati dal Governo.

Chiedo all'onorevole Ruggeri se insista per la votazione del suo ordine del giorno, accolto dal Governo come raccomandazione.

RUGGERO RUGGERI. No, Presidente, non insisto.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

**(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, come penso si sia potuto capire dall'andamento del dibattito, noi voteremo contro questo disegno di legge di conversione per una serie di motivazioni che tenterò ora di riepilogare partendo, però, da un giudizio di carattere politico sul comportamento del ministro che è giunto, persino, a perpetrare una violazione abusando di un decreto-legge che, come ognuno può ve-

dere, è stato completamente stravolto, in parte, dallo stesso Governo e, in parte, da un lavoro parlamentare successivo.

Questo è frutto dell'imperizia del ministro Lunardi, nonché del fatto che, ad un anno di distanza, mentre si parla continuamente di efficienza, ci si trova di fronte ad un ministero che è ormai senza testa. Due ministeri, quello dei lavori pubblici e quello dei trasporti, sono stati unificati, e ad un anno di distanza non sono ancora state date le deleghe ai quattro sottosegretari, né ai due viceministri, tant'è che ormai sta diventando pressoché impossibile per gli enti, per lo stesso Parlamento, per le stesse Commissioni parlamentari, poter contare su sottosegretari che agiscono per delega sui provvedimenti che vengono al nostro esame. Questo Ministero, lo ripeto, non ha ancora assegnato alcuna delega, altro che efficienza! È trascorso un anno ed ancora non è stato in grado di dire quale sottosegretario, o viceministro, si occupi dell'economia marittima, quale del trasporto aereo, quale della sicurezza stradale. Di volta in volta noi ci troviamo di fronte ad interlocutori che cambiano, privi peraltro della necessaria responsabilità. Tale fenomeno ormai riguarda anche le organizzazioni sindacali e gli enti locali, che non riescono ad avviare un colloquio con il ministero. Vi è inoltre il problema della struttura, ovvero i responsabili di settore non hanno ancora ricevuto i relativi decreti di nomina. Pertanto, non vi sono persone che possano firmare gli atti. Ci troviamo di fronte ad un accentramento di ogni potere nelle mani del ministro, ed assistiamo poi alle ricorrenti male figure di cui lo stesso si rende protagonista, male figure di cui il decreto-legge oggi al nostro esame rappresenta una delle principali dimostrazioni concrete.

Inoltre, questo provvedimento tocca un tasto molto delicato, quello della sicurezza delle strade italiane. Con il Libro bianco dell'Unione europea è stato fissato l'obiettivo di ridurre di almeno il 10 per cento, in cinque anni, l'altissimo numero di vittime, di feriti e di invalidi che si hanno sulle strade d'Europa. Il primo anno del

ministero Lunardi si chiude, anziché con una riduzione ancorché modesta, con un'ulteriore impennata degli incidenti, del numero dei decessi, dei feriti e degli invalidi gravi. Come risponde il ministro a questa vera e propria emergenza, che richiederebbe un'attenzione maggiore, anche da parte di tutti noi, senza distinzione tra maggioranza ed opposizione? Il ministro risponde con la politica degli annunci e con misure concrete che vanno nella direzione opposta a quella da tutti auspicata. La maggioranza degli incidenti avviene per eccesso di velocità? Bene, il ministro propone di elevare i limiti di velocità sulle strade italiane al massimo livello! Nessun altro paese europeo, infatti, fissa, nel proprio ordinamento, un limite di velocità pari a 150 chilometri orari. Nessuno supera i 130 chilometri orari, anzi, abbiamo alcuni esempi in cui il limite massimo è fissato a 120 o, addirittura, a 110 chilometri orari. Da una parte cioè il ministro dice alcune cose, mentre, dall'altra, fa l'esatto contrario. Ho parlato prima della questione riferita ai telefoni cellulari. È stato lo stesso ministro ad alimentare una campagna quasi terroristica nei confronti dell'utilizzo dei cellulari da parte dei guidatori, utilizzando anche toni in qualche caso eccessivi. Tutti noi sappiamo che esiste un problema serio circa l'utilizzo del telefonino da parte del guidatore. Questo non tanto nella fase dell'ascolto, quanto in quello della chiamata, quando, per poter comporre il numero desiderato, si è costretti a distogliere l'attenzione, e spesso anche lo sguardo, per concentrarsi sulla tastiera.

Non so se i colleghi lo hanno notato: molte case costruttrici stanno cercando di dotare il volante di tutta una serie di comandi che evitano persino di allungare la mano destra o la mano sinistra per accendere le luci o per utilizzare l'autoradio e il cambio programma. Si sta tentando di concentrare nel volante il massimo delle funzioni possibili, proprio per evitare di distogliere l'attenzione nel momento in cui si muovono le mani verso il cruscotto.

Ebbene, con questa norma l'ineffabile ministro Lunardi propone tranquillamente l'uso del cellulare a condizione che per la fase di ascolto esso sia dotato di auricolare. In altri termini, nonostante tutto ciò che di negativo è stato detto nei confronti di questo strumento, considerato dallo stesso ministro come la principale causa degli incidenti, lo ritroviamo in un provvedimento d'urgenza, che consente l'utilizzo di questo mezzo, a giudizio del ministro, così pericoloso. Ciò avviene proprio mentre la curva degli incidenti tocca l'apice.

In un precedente intervento ho indicato tre cifre: 80, 48, 80. Non sono numeri da giocare al lotto, ma si riferiscono al numero dei morti degli ultimi tre fine settimana sulle strade italiane. Ho sentito qualcuno parlare di demagogia; forse quest'ultimo dovrebbe rileggere qualche intervento in Assemblea, in cui, per cifre ben più modeste, coloro che oggi parlano di demagogia chiedevano le dimissioni di ministri.

Qui ci troviamo di fronte a un ministro di un Governo che fa — esso sì — demagogia e che propone un pacchetto sicurezza che non può essere applicato. Guardacaso, quel pacchetto sicurezza è talmente efficace che nelle prime tre settimane dopo la sua entrata in vigore si registra l'aumento del numero degli incidenti, dei morti e dei feriti. Questo è il bilancio del pacchetto sicurezza del ministro Lunardi, del Presidente Berlusconi, del ministro Scajola e del ministro Castelli. È il bilancio di questo decreto-legge che, tra l'altro, non entra in vigore se non per una piccolissima parte, creando confusione tra milioni di automobilisti e addetti alle forze dell'ordine.

Auspichiamo che il Governo, se ci riesce, recuperi un minimo di serietà e di rispetto — concludo, signor Presidente — per i troppi incidenti, feriti e morti che vi sono e ci auguriamo che predisponga una legislazione seria e non dei pezzi di carta privi di significato che, tra l'altro, stanno impegnando l'Assemblea della Camera, così come hanno impegnato nei giorni scorsi le Commissioni e come impegne-

ranno il Senato, con un grande dispendio di energia, anche in questo caso, purtroppo, inutilmente (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

**MARCO LION.** Signor Presidente, ci troviamo di fronte a un provvedimento che forse definire inefficace è dire poco. Basti pensare alla sua stessa genesi: è un provvedimento rispetto al quale sono chiare ed evidenti l'improvvisazione e la contraddittorietà dell'azione di Governo e del Ministero diretto da Lunardi. Infatti, non ci sembra proprio un caso che, alla fine, sia giunto in Assemblea un decreto-legge profondamente modificato.

Questo Governo, il Governo della *deregulation*, dell'impunità, dell'ognuno faccia ciò che vuole, dimostra anche con questo provvedimento di non avere alcun interesse ad un approccio serio alle problematiche della sicurezza stradale.

Sappiamo che il primo obiettivo per quanto riguarda queste tematiche è quello di fermare la vera e propria strage, la guerra che si combatte sulle strade italiane, in particolare durante il fine settimana. Abbiamo un obiettivo importante da perseguire in un paese in cui, negli ultimi anni, le vittime della strada oscillano ormai tra le 6 mila e le 7 mila unità. Quest'anno, addirittura, stiamo per battere tutti i record con 7 mila morti lasciati sulle strade. Il numero dei morti italiani non si è ridotto in dieci anni al pari di quanto avvenuto negli altri paesi. Pare che sia il più basso miglioramento registrato tra i paesi dell'Unione europea dove si è assistito ad una flessione di morti sulle strade del 29 per cento. Questa è una percentuale molto lontana, comunque, anche dall'obiettivo comunitario che intende ridurre, entro il 2010, del 40 per cento il tasso di mortalità per incidenti stradali calcolato come numero di decessi ogni 100 mila abitanti.

Il numero dei morti italiani negli ultimi dieci anni è diminuito soltanto dell'8 per

cento e quest'anno assistiamo di nuovo ad un aumento dei morti sulle nostre strade. Conosciamo il triste dato, il bilancio delle nostre strade: nel 2000 vi sono stati 300 mila feriti e circa 6.500 morti con un costo sociale sopportato dallo Stato di 60 mila miliardi di vecchie lire. In questo quadro l'Italia rimane il fanalino di coda.

Anche questo provvedimento dimostra il disinteresse totale del nostro Governo a condurre una politica seria della mobilità e della sicurezza sulle nostre strade. Eppure, l'ISTAT stesso non riesce a rilevare il 30 per cento delle vittime. Infatti, nel triennio 1993-1995 vi sono stati 8.500 morti l'anno secondo le statistiche sanitarie contro i 7 mila l'anno dell'ISTAT. Anche questo dovrebbe farci pensare sui numeri, sui drammi che vivono tante famiglie.

Sappiamo quali misure efficaci potrebbero sicuramente ridurre questa strage delle nostre strade. Una misura sicuramente efficace è costituita dai controlli sulla strada e dalla consapevolezza di poter essere facilmente colti in flagranza e multati. Si sa che è determinante il ruolo salvavita delle cinture di sicurezza: allacciare le cinture — rivela uno studio condotto dal dipartimento di epidemiologia dell'università di Washington — riduce il rischio di mortalità del 65 per cento. Il risparmio di vite umane sale al 68 per cento in presenza di *airbag*. Che dire, poi, del casco per i motociclisti? Che dire di tutte queste norme, pure leggi dello Stato, che però non vengono fatte rispettare? Si tratta di lassismo, di non volontà? Certamente dal Governo arrivano segnali, se non contraddittori, che vanno verso l'impunità e verso l'ognuno faccia quello che crede. In Italia sappiamo che la legge non è uguale per tutti: in regioni del nostro paese il casco per i motociclisti è un *optional*; in tante parti del nostro paese pochissime persone mettono la cintura. È, quindi, importante intervenire. Avevamo anche presentato alcune proposte emendative rispetto ad una politica seria di sanzioni, ma non sono state accettate.

Lasciamo stare. Così come lasciamo stare anche una politica dei trasporti, da

parte di questo Governo, che continua ad essere sbilanciata sulla gomma. Eppure, sappiamo che la qualità della nostra mobilità è peggiorata: è tornata infatti ad essere quella di trent'anni fa, quando il numero delle macchine era di molto inferiore a quello attuale.

Sappiamo che vi sono troppi TIR sulle nostre strade; ciò in quanto in Italia la politica del trasporto delle merci, a differenza di tutti gli altri paesi europei, passa attraverso il camion e non attraverso il treno. Manca una seria politica dei trasporti, nonché una serie di provvedimenti che sappiano favorire i trasporti rapidi di massa, rendendo più sicure le nostre città e le nostre strade. Eppure è possibile, anche con piccoli interventi, rendere più sicure le nostre città. Infatti, in tutti i paesi occidentali, tranne in Italia, è diminuito il numero dei morti tra i pedoni. Le più forti riduzioni del tasso di mortalità per i pedoni sono state registrate in Svezia e in Danimarca; in questi due paesi l'impegno sul fronte dell'educazione stradale è stato accompagnato da un piano sistematico di interventi per migliorare l'ambiente in cui si muovono i pedoni. È proprio questo che bisognerebbe fare: lavorare sulle nostre città e sui nostri centri urbani. In Danimarca, in particolare, sono state ampliate zone vietate alla circolazione dei veicoli e parallelamente sono stati abbassati i limiti di velocità nelle aree urbane, identificando alcune strade locali come *leaving areas*, con limiti di 30 e 15 chilometri orari e con l'installazione di dossi artificiali.

Nel nostro paese, invece, si pensa di aumentare la velocità sulle autostrade, pensando di lasciare tutti liberi di fare il proprio comodo. Purtroppo, dobbiamo rilevare che, rispetto ad una serie di emendamenti che avevamo presentato per la riduzione della velocità a 110 chilometri orari sulle autostrade — esperienza già fatta nel nostro paese e che aveva portato a risultati significativi in termini di riduzione dei morti sulle autostrade —, abbiamo assistito al voto contrario anche dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e di parte della Margherita, DL-l'Ulivo.

Chiedo ai nostri alleati, cioè all'opposizione, come sia possibile coniugare una politica al servizio dei cittadini, cioè della collettività, con logiche che sono invece tipiche del centrodestra. È difficile comprendere come nel centrosinistra ci sia spazio per logiche che siano più legate all'egoismo sociale o comunque all'individualismo esasperato, che porta poi anche a non avere limiti nelle autostrade, a non rispettare la legge e, in definitiva, a mettere in serio pericolo gli altri cittadini. Su queste basi, il nostro gruppo ritiene impossibile votare a favore di questo provvedimento. Preannuncio pertanto il voto contrario del nostro gruppo al provvedimento in oggetto (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

FRANCO RAFFALDINI. Anche noi preannunciamo un voto contrario, signor Presidente, su questo provvedimento. Anche dopo la discussione in aula sulle linee generali, gli interrogativi che avevo posto (nella giornata di lunedì) non hanno ricevuto una risposta. Avevo chiesto infatti se i sacrifici di vite umane, così elevati, costituiscono un inevitabile prezzo da pagare allo sviluppo economico-sociale o possono invece essere radicalmente abbattuti. Personalmente, ritengo che possano essere radicalmente abbattuti, ma questo provvedimento non va certo in tale direzione. L'ulteriore domanda era la seguente: il nostro paese sta facendo tutto ciò che è possibile per ridurre la dimensione del disastro? Oggi c'è la conferma: no, non lo sta facendo. E non lo sta facendo perché non è nell'agenda delle priorità. Come ho già detto, questa avrebbe potuto essere una delle azioni dei primi cento giorni del Governo e si sarebbe trattato di una possibilità facile, senza ostacoli, perché il terreno era già stato preparato puntigliosamente nella scorsa legislatura attraverso la predisposizione di un importante e precisa legge

delega per la riforma del codice della strada. Occorreva solo applicarla, attraverso successivi decreti.

Oggi, purtroppo, vi è un'ulteriore conferma che, ovunque ci giriamo in questo settore, non abbiamo un ministro dei trasporti: pensiamo ai problemi della mobilità delle aree urbane; pensiamo al trasporto rapido di massa; pensiamo alle autostrade del mare; pensiamo alla politica delle ferrovie, all'intermodalità.

Ebbene, su ciò non vi è alcun accenno di una politica di questo ministro, che rischia di porre in difficoltà e di rendere evanescente anche lo stesso ministero, non nominando i dirigenti e non attribuendo le deleghe ai sottosegretari. Dunque, non è più un punto di riferimento per l'Italia che vive, si muove e intende operare. A chi devono rivolgersi i cittadini?

Questa è una situazione molto seria rispetto alla quale, in questo come in altri provvedimenti, il Parlamento, nei limiti degli indirizzi dati dal Governo, ha cercato di lavorare per migliorare, per introdurre cose nuove.

Io riconosco il grande lavoro svolto da tutti i componenti della Commissione e dal relatore nonché l'attenzione importante del presidente. Se non ci fossero state queste precisazioni e questa intelligenza credo che il provvedimento non sarebbe stato neanche modificato. In questo caso, il Parlamento cerca di supplire ad un ministro che non è un ministro dei trasporti.

Durante questo dibattito sono state manifestate opinioni diverse e ci sono state anche affermazioni un po' sgradevoli, quando dai banchi di Alleanza nazionale un parlamentare si è alzato per inveire contro i troppi soldi previsti da un emendamento (tra l'altro, erano soldi destinati alla sicurezza, alle vite umane e alla diminuzione degli incidenti).

Esiste questo scarto grandioso tra le cifre che portano dietro di sé persone, ragazzi, ragazze, famiglie. Pensiamo ai 7.000 morti ogni anno — 18 al giorno, circa 1 all'ora —, ai 300.000 feriti, ai 20.000 invalidi gravi, ad un costo economico di 42 mila miliardi l'anno, al fatto che un terzo

dei deceduti aveva meno di trent'anni e che una famiglia su due, ogni anno, ha un componente coinvolto in un incidente. Ebbene, questi sono fenomeni o dimensioni cui mettere mano o si può, burocraticamente, prevedere solo un po' di luce per i motorini oppure affermare che negli emendamenti sono previsti troppi soldi?

Credo ciò sia sbagliato, anche perché la stessa Unione europea, con grande attenzione, ha previsto da anni un programma per la sicurezza stradale con l'obiettivo, entro il 2010, di ridurre del 40 per cento gli incidenti sulla strada.

In questo ambito, l'Italia si trova in una situazione particolare; infatti, ha un tasso di mortalità di 11,6 morti per centomila abitanti.

È al settimo posto: questo dato va interpretato nelle sue dinamiche, perché alcuni anni fa eravamo al quarto e stiamo cadendo oltre l'ottavo, mentre altri paesi, che erano dietro di noi, stanno migliorando la propria posizione in termini di maggiore sicurezza.

Il ministro, benché in quanto tale sia anche un politico, apprezza molto il fatto di essere un tecnico. Allora, perché non lavora sui dati, sui numeri e sulle caratteristiche dell'incidentalità? È lì che bisogna intervenire. La prima causa di mortalità per incidenti è la velocità; la seconda è la guida distratta e pericolosa; la terza è la guida contromano; la quarta è il mancato rispetto delle precedenza e della distanza di sicurezza. Lavoriamo su questi elementi. Nelle aree urbane e suburbane si concentra l'80 per cento degli incidenti.

È evidente che in Italia si è registrato un fenomeno di motorizzazione molto elevato: tra il 1960 e il 1995 si è passati da 2,5 a 32,8 milioni di veicoli, con un incremento annuo del 34 per cento; la mobilità su strada è passata da 90 miliardi a 766 miliardi di passeggero-chilometri, con una crescita media annua del 20,7 per cento. Ma ciò si è verificato anche negli altri paesi, non soltanto in Italia. Quindi, non è soltanto la crescita della motorizzazione a determinare questi dati in Italia; altri paesi hanno vissuto il fenomeno ma hanno saputo intervenire con una politica

dei trasporti e della sicurezza. Qui non abbiamo un ministro dei trasporti e, tanto meno, oggi abbiamo un ministro della sicurezza; al contrario, ci siamo trovati di fronte a battute che lasciano il tempo che trovano. Davanti a fenomeni di questo genere, il ministro ha parlato di aumento dei limiti di velocità da 130 a 150 chilometri all'ora.

Ripeto che è stato l'unico in Italia, in Europa e nel mondo: non c'è un paese al mondo che preveda questi limiti di velocità. Egli ha giustificato questa proposta, dicendo che gli italiani hanno un temperamento diverso e devono correre di più oppure che, invece di polemizzare tanto sull'aumento dei limiti di velocità, sarebbe stato meglio diminuire i litigi tra marito e moglie mentre si è alla guida di un automezzo. Questa è la sproporzione tra i fenomeni, con le percentuali e i numeri citati, dietro cui — come dicevo — ci sono persone e famiglie, e le risposte fornite.

Dunque, anche da un punto di vista strettamente tecnico questo provvedimento è un errore. Non a caso, al momento della sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale in data 20 giugno, non stava in piedi, era in contraddizione con se stesso, non si reggeva; nel giro di 12 giorni lo si è riscritto completamente. Mai successo nella nostra storia.

**PRESIDENTE.** Onorevole Raffaldini, il suo tempo è abbondantemente scaduto.

**FRANCO RAFFALDINI.** A tutt'oggi, pur con i miglioramenti ottenuti, esso ha prodotto esiti non proporzionati al fenomeno.

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

**ANDREA GIBELLI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, le affermazioni sostenute dai colleghi del centrosinistra hanno sicuramente alcuni elementi di merito, però non affrontano la sostanza della questione che è oggetto del presente provvedimento.

Come è costume di quest'aula, le opposizioni giustamente fanno il loro lavoro, ma abbiamo visto sia dalla natura degli emendamenti, sia dall'atteggiamento di voto, sia dalle stesse dichiarazioni di voto che esse pretenderebbero che gli argomenti posti oggi all'ordine del giorno con questo decreto-legge comprendessero tutto il settore dei trasporti. Bisognerebbe chiedere a loro, comunque, perché ci troviamo in questa situazione e quali provvedimenti hanno licenziato quando toccava a loro governare questo paese.

I riferimenti che sono stati fatti dall'onorevole Duca e dall'onorevole Raffaldini sono pertinenti. In primo luogo, nel suo intervento l'onorevole Duca fa riferimento al libro bianco: chiedo a lui e all'opposizione se la sicurezza stradale negli anni passati è migliorata nel nostro paese oppure se è peggiorata. D'altra parte, chiedo all'onorevole Raffaldini se i suoi riferimenti fatti poc'anzi derivano da statistiche che partono dal 13 maggio del 2001 oppure da prima (il passaggio dal quarto all'ottavo posto e viceversa).

Questo provvedimento non ha la pretesa di risolvere tutti i problemi di questo settore, rispetta i criteri di necessità ed urgenza ed interviene su materie e su dispositivi per i quali si registra sicuramente un'urgenza legata al periodo estivo, ossia a una maggiore frequentazione della nostra rete infrastrutturale. Questo ha portato il Governo a evidenziare alcuni aspetti che non starò qui ad elencare, ma che comunque mi portano a ritenere che sia assolutamente indispensabile esprimere un voto favorevole sul provvedimento, perché se di quei morti le cronache quotidiane ci parlano, questi interventi, che affrontano alcuni aspetti delicati, soprattutto per quanto riguarda il problema dell'alcolismo, hanno sicuramente degli elementi che meritavano di essere affrontati in maniera tempestiva.

Dico questo, perché varrebbe la pena ricordare all'Assemblea come si sono svolti i lavori in Commissione. In quella sede, il gruppo della Lega nord Padania ha presentato degli emendamenti che sono stati votati dalla Commissione, alcuni addirittura