

# RESOCONTO

## SOMMARIO E STENOGRAFICO

172.

### SEDUTA DI MARTEDÌ 9 LUGLIO 2002

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **PUBLIO FIORI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **FABIO MUSSI**

#### INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i> .....	V-XVI
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> .....	1-89

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> .....	1	Innocenzi Giancarlo, <i>Sottosegretario per le comunicazioni</i> .....	1
<b>Interpellanza e interrogazioni</b> (Svolgimento) .	1	Leone Anna Maria (UDC) .....	2
Presidente .....	1	<i>(Incontro presso il CMP di Bari del gruppo Poste, tra il consigliere di amministrazione delle Poste italiane, Antonio Mazzone, e alcuni dirigenti di AN e del sindacato UGL - n. 3-00786)</i> .....	2
<i>(La seduta, sospesa alle 9,10, è ripresa alle 9,20)</i> .....	1	Innocenzi Giancarlo, <i>Sottosegretario per le comunicazioni</i> .....	3
<i>(Interventi per garantire un servizio postale efficiente in alcuni paesi della provincia di Rovigo - Castelnovo Bariano, Bergantino e Melara - n. 3-00605)</i> .....	1	Rossiello Giuseppe (DS-U) .....	3

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; UDC (CCD-CDU): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-UDEUR-Popolari per l'Europa: Misto-UDEUR-PpE.**

	PAG.		PAG.
<i>(Andamento del processo sull'omicidio di Giacomo Turra — n. 3-00235)</i> .....	4	<b>Preavviso di votazioni elettroniche</b> .....	24
Ruzzante Piero (DS-U) .....	5	<b>Ripresa discussione mozioni</b> .....	25
Santelli Jole, <i>Sottosegretario per la giustizia</i> .....	4	<i>(Ripresa dichiarazioni di voto)</i> .....	25
<i>(Interventi per l'edilizia penitenziaria — n. 3-00447)</i> .....	6	Presidente .....	25
Delmastro Delle Vedove Sandro (AN) .....	6	Leone Antonio (FI) .....	25
Santelli Jole, <i>Sottosegretario per la giustizia</i> .....	6	<i>(La seduta, sospesa alle 12,15, è ripresa alle 12,30)</i> .....	26
<i>(Carenza di agenti di polizia penitenziaria nel carcere di Montorio a Verona — n. 3-00621)</i> .....	8	<i>(Votazioni)</i> .....	26
Ferro Giuseppe Massimo (FI) .....	8	Presidente .....	26
Santelli Jole, <i>Sottosegretario per la giustizia</i> .....	8	<b>Disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 121 del 2002: Sicurezza nella circolazione stradale (A.C. 2892)</b> (Seguito della discussione e approvazione) .....	27
<i>(Mancata esecuzione di una sentenza di affidamento di due minori al rispettivo padre — n. 3-00780)</i> .....	9	<i>(Esame articolo unico — A.C. 2892)</i> .....	27
Santelli Jole, <i>Sottosegretario per la giustizia</i> .....	9	Presidente .....	27
Zanettin Pierantonio (FI) .....	10	Boccia Antonio (MARGH-U) .....	36
<i>(La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 11)</i> .....	11	Di Gioia Lello (Misto-SDI) .....	33
<b>Commissione parlamentare d'inchiesta concernente il « dossier Mitrokhin » e l'attività d'intelligence italiana</b> (Modifica nella composizione) .....	11	Duca Eugenio (DS-U) .....	37
<b>Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse</b> (Modifica nella composizione) .....	11	Lusetti Renzo (MARGH-U) .....	31
<b>Trasferimento in sede legislativa del disegno di legge n. 2757</b> .....	11	Mammola Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	36
<b>Mozioni Violante ed altri n. 1-00087 e Titti De Simone ed altri n. 1-00084: Trasferimento del patrimonio culturale e ambientale alla Patrimonio dello Stato Spa</b> (Seguito della discussione) .....	12	Raffaldini Franco (DS-U) .....	28
<i>(Parere del Governo)</i> .....	12	Romani Paolo (FI), <i>Presidente della IX Commissione</i> .....	35
Presidente .....	12	Susini Marco (DS-U) .....	30
Armosino Maria Teresa, <i>Sottosegretario per l'economia e le finanze</i> .....	12	Sardelli Luciano Mario (FI), <i>Relatore</i> .....	35
<i>(Dichiarazioni di voto)</i> .....	12	<i>(La seduta, sospesa alle 13,25, è ripresa alle 16,05)</i> .....	37
Presidente .....	12	<b>Missioni</b> (Alla ripresa pomeridiana) .....	37
Buontempo Teodoro (AN) .....	23	<b>Sull'ordine dei lavori</b> .....	37
Carra Enzo (MARGH-U) .....	17	Presidente .....	39
Colasio Andrea (MARGH-U) .....	19	Innocenti Renzo (DS-U) .....	37
De Simone Titti (RC) .....	12	Russo Spena Giovanni (RC) .....	39
Pappaterra Domenico (Misto-SDI) .....	15	<b>Ripresa discussione — A.C. 2892</b> .....	39
Pepe Antonio (AN) .....	20	<i>(Ripresa esame articolo unico — A.C. 2892)</i> .	39
Violante Luciano (DS-U) .....	14	Presidente .....	39
Zanella Luana (Misto-Verdi-U) .....	21	Ascierto Filippo (AN) .....	42
		Bornacin Giorgio (AN) .....	71
		Cima Laura (Misto-Verdi-U) .....	65
		Duca Eugenio (DS-U) .....	41, 43, 46, 49, 53, 57, 58, 61, 62, 66, 67, 68, 69, 72
		Giacco Luigi (DS-U) .....	42, 48, 55, 65
		Gibelli Andrea (LNP) .....	66

	PAG.		PAG.
Lion Marco (Misto-Verdi-U) .....	52, 53	Boccia Antonio (MARGH-U) .....	85
Lusetti Renzo (MARGH-U) .....	73	Bornacin Giorgio (AN) .....	86
Mammola Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> ..	39, 40, 41, 42, 49, 67	De Laurentiis Rodolfo (UDC) .....	84
Mazzarello Graziano (DS-U) .....	44, 48, 51 54, 59, 61, 70	Di Gioia Lello (Misto-SDI) .....	83
Panattoni Giorgio (DS-U) .....	54, 59, 63, 71	Duca Eugenio (DS-U) .....	75
Pasetto Giorgio (MARGH-U) .....	44, 46, 50, 72	Gibelli Andrea (LNP) .....	80
Pistone Gabriella (Misto-Com.it) .....	45	Lion Marco (Misto-Verdi-U) .....	77
Raffaldini Franco (DS-U) .....	42, 45, 47	Lusetti Renzo (MARGH-U) .....	81
Rognoni Carlo (DS-U) .....	63	Raffaldini Franco (DS-U) .....	78
Rossi Guido Giuseppe (LNP) .....	74	Sardelli Luciano Mario (FI), <i>Relatore</i> .....	87
Sardelli Luciano Mario (FI), <i>Relatore</i> .	40, 42, 48 51, 59, 63, 67, 71	<i>(Coordinamento – A.C. 2892)</i> .....	87
Susini Marco (DS-U) .....	56, 60	Presidente .....	87
Zacchera Marco (AN) .....	70	<i>(Votazione finale e approvazione – A.C. 2892)</i> .....	87
Zanella Luana (Misto-Verdi-U) .....	55	Presidente .....	87
<i>(Esame ordini del giorno – A.C. 2892)</i> .....	75	<b>Irrogazione di sanzioni a deputati</b> .....	88
Presidente .....	75	Presidente .....	88
Mammola Paolo, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	75	<b>Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea (luglio 2002)</b> .....	88
Ruggeri Ruggero (MARGH-U) .....	75	<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> .	88
<i>(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 2892)</i> ..	75	<b>Votazioni elettroniche (Schema)</b> . <i>Votazioni I-XXVI</i>	
Presidente .....	75		

**N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.**  
**Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.**

## RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI

**La seduta comincia alle 9.**

*La Camera approva il processo verbale della seduta del 4 luglio 2002.*

**Missioni.**

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono sessantasei.

**Svolgimento di una  
interpellanza e di interrogazioni.**

PRESIDENTE avverte che, per accordi intercorsi tra il Governo ed i rispettivi presentatori, lo svolgimento dell'interpellanza Benedetti Valentini n. 2-224 e dell'interrogazione Volontè n. 3-309 è rinviato ad altra seduta.

Costatata altresì l'assenza dei presentatori dei successivi atti di sindacato ispettivo, sospende la seduta.

**La seduta, sospesa alle 9,10, è ripresa alle 9,20.**

PRESIDENTE sottolinea l'importanza di attenersi ai previsti orari di svolgimento delle sedute.

GIANCARLO INNOCENZI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, in risposta all'interrogazione Anna Maria Leone n. 3-605, sugli interventi per garantire un servizio postale efficiente in alcuni paesi della provincia di Rovigo (Castelnuovo Bariano, Bergantino e Melara), osserva

preliminarmente che, a seguito della trasformazione dell'Ente poste italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacarne l'operato relativamente alla gestione aziendale; rileva tuttavia che la società ha dichiarato di aver assunto iniziative volte a migliorare il servizio reso nei centri di cui all'atto ispettivo e di svolgere una costante attività di monitoraggio, al fine di verificarne l'efficienza.

ANNA MARIA LEONE si scusa preliminarmente per il ritardo con cui è giunta in aula; si dichiara quindi soddisfatta ed auspica che, nell'ambito del processo di ristrutturazione della società Poste italiane, si rivolga una costante attenzione alle esigenze della popolazione, in particolare di coloro che subiscono i maggiori disagi a seguito di taluni disservizi.

GIANCARLO INNOCENZI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, in risposta all'interrogazione Rossiello n. 3-786, sull'incontro, presso il CMP di Bari del gruppo Poste, tra il consigliere di amministrazione delle Poste italiane Antonio Mazzone e alcuni dirigenti di AN e del sindacato UGL, fa presente che il richiamato incontro era stato organizzato per acquisire una sia pur sommaria conoscenza della struttura e dell'attività svolta nel centro; deve peraltro ritenersi assolutamente casuale il concomitante svolgimento di un'assemblea indetta da alcune organizzazioni sindacali.

GIUSEPPE ROSSIELLO si dichiara assolutamente insoddisfatto: pur non contestando il fatto che un consigliere di amministrazione delle Poste italiane possa incontrare i responsabili locali del-

l'azienda, ritiene ingiustificabile che ciò avvenga alla presenza dei rappresentanti di una sola forza politica e di un'unica organizzazione sindacale.

**IOLE SANTELLI**, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Ruzzante n. 3-235, concernente l'andamento del processo sull'omicidio di Giacomo Turra, osserva preliminarmente che il Governo italiano segue con attenzione la vicenda fin dal 1995. Assicurato, inoltre, il massimo impegno affinché sia definito il più celermente possibile il ricorso presentato alla suprema magistratura civile colombiana contro la sentenza di assoluzione degli agenti di polizia accusati dell'omicidio, fa presente che i rapporti dell'Italia e dell'Unione europea con la Colombia non prescindono dall'evoluzione delle questioni tuttora irrisolte, tra cui la vicenda richiamata nell'atto ispettivo.

**PIERO RUZZANTE** dichiara di non potersi ritenere soddisfatto; nell'osservare che il ritardo con il quale è stata fornita la risposta denota la scarsa attenzione rivolta dall'Esecutivo alla richiamata vicenda, esprime perplessità, più in generale, sul modo in cui il Governo garantisce il necessario sostegno ai cittadini italiani residenti all'estero che si trovano in condizioni di particolare difficoltà.

**IOLE SANTELLI**, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-447, sugli interventi per l'edilizia penitenziaria, dà conto delle iniziative assunte, in materia, dall'Esecutivo, nonché delle risorse finanziarie stanziare per la loro realizzazione. Assicura, in generale, che il Governo attribuisce assoluta priorità alla garanzia di condizioni di vita dignitose nelle strutture penitenziarie.

**SANDRO DELMASTRO DELLE VEDOVE**, nel dichiararsi soddisfatto, sottolinea la serietà della politica delineata dall'Esecutivo nel settore dell'edilizia carceraria che, attivando un'inversione di ten-

denza rispetto all'operato dei Governi di centrosinistra, consente di assicurare condizioni di vita dignitose non solo ai detenuti, ma anche agli agenti di polizia penitenziaria.

**IOLE SANTELLI**, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Ferro n. 3-621, sulla carenza di agenti di polizia penitenziaria nel carcere di Montorio a Verona, fa presente che, a seguito della conclusione dei corsi per agenti effettivi ed ausiliari, l'organico della richiamata struttura penitenziaria è stato adeguatamente integrato; assicura altresì che, in considerazione della persistente carenza di personale che caratterizza le sedi del nord Italia, il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria valuterà la possibilità di destinare ulteriori risorse all'istituto di Verona. Ricorda infine che il Ministero della giustizia sta procedendo alla graduale sostituzione degli automezzi destinati al servizio di scorta.

**GIUSEPPE MASSIMO FERRO**, nel ringraziare il rappresentante del Governo per l'esauritiva risposta, osserva che l'allarmante rapporto tra popolazione carceraria e numero di agenti di polizia penitenziaria non garantisce accettabili livelli di sicurezza; rileva altresì che la situazione del carcere di Montorio è ulteriormente aggravata dall'assenza di un direttore titolare.

**IOLE SANTELLI**, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*, in risposta all'interrogazione Zanettin n. 3-780, sulla mancata esecuzione di una sentenza di affidamento di due minori al rispettivo padre, osserva preliminarmente che i Ministeri degli affari esteri e della giustizia continuano a seguire con la dovuta attenzione la vicenda richiamata nell'atto ispettivo. Rilevato, inoltre, che le competenti autorità polacche hanno già avviato, in sede sia penale sia amministrativa, tutte le azioni necessarie a garantire l'affidamento al signor Pozza delle due figlie, sottolinea l'opportunità che la positiva definizione della questione non pregiudichi gli inte-

ressi delle minori. Ricorda infine che l'ambasciata d'Italia a Varsavia ha promosso ulteriori interventi a livello politico e diplomatico, interessando della vicenda il viceministro dell'interno polacco.

PIERANTONIO ZANETTIN si dichiara parzialmente soddisfatto, atteso che, nonostante le iniziative assunte dal Governo italiano, non si è ancora ottenuta l'esecuzione delle sentenze con le quali è stato disposto l'affidamento al signor Pozza delle due figlie minori; invita pertanto l'Esecutivo ad intervenire presso le autorità polacche affinché prestino la massima collaborazione, ritenendo che la condivisione di principi comuni relativamente al funzionamento del sistema giudiziario sia condizione imprescindibile per l'ingresso della Polonia nell'Unione europea.

PRESIDENTE sospende la seduta fino alle 11.

**La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 11.**

**Modifica nella composizione della Commissione parlamentare di inchiesta concernente il « dossier Mitrokhin » e l'attività d'intelligence italiana.**

*(Vedi resoconto stenografico pag. 11).*

**Modifica nella composizione della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse.**

*(Vedi resoconto stenografico pag. 11).*

**Trasferimento in sede legislativa di un disegno di legge.**

PRESIDENTE propone il trasferimento in sede legislativa del disegno di legge n. 2757.

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito della discussione di mozioni: Trasferimento del patrimonio culturale e ambientale alla Patrimonio dello Stato Spa.**

PRESIDENTE ricorda che nella seduta di ieri si è svolta la discussione sulle linee generali delle mozioni ed è intervenuto il rappresentante del Governo.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*, esprime parere contrario sulle mozioni Violante n. 87 e Titti De Simone n. 84.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto.

TITTI DE SIMONE, sottolineata la necessità di adottare misure correttive delle disposizioni recate dalla legge n. 112 del 2002 in materia di trasferimento del patrimonio culturale e ambientale dello Stato, paventa i rischi derivanti dall'operazione di cartolarizzazione promossa dall'Esecutivo, contraddistinta da scarsa trasparenza e dall'assenza dei necessari controlli.

LUCIANO VIOLANTE, premesso che i beni culturali ed ambientali sono parte integrante dell'identità civile e del patrimonio collettivo del Paese, giudica assolutamente marginale il ruolo attribuito ai ministri dei beni e delle attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio relativamente al trasferimento del patrimonio culturale e ambientale alla società Patrimonio dello Stato Spa; nel paventare, inoltre, il rischio che il Governo non intenda dare seguito all'impegno assunto, in materia, con l'accoglimento di un ordine del giorno presentato al Senato, auspica che l'Esecutivo compia un atto di resipiscenza; preannunzia, in caso contrario, una ferma battaglia in Parlamento e nel Paese per evitare che i beni culturali e ambientali siano distolti dalle loro fondamentali finalità.

DOMENICO PAPPATERRA, nel dichiarare il voto favorevole dei deputati Socia-

listi democratici italiani sulle mozioni in esame, sottolinea la necessità di tutelare l'integrità del patrimonio culturale e ambientale dello Stato: auspica, a tal fine, la fissazione di regole certe relativamente alla gestione e valorizzazione dei beni inalienabili nonché una più efficace definizione delle competenze in materia.

ENZO CARRA, osservato che i documenti di indirizzo in esame recepiscono le preoccupazioni manifestate in ordine alle iniziative inusuali assunte dal ministro dell'economia e delle finanze, rileva la necessità di una più attenta definizione dei compiti del Dicastero dei beni e delle attività culturali relativamente alla gestione, valorizzazione ed alienazione del patrimonio dello Stato; auspica pertanto che l'opposizione assuma un atteggiamento unitario sulle mozioni all'ordine del giorno.

ANDREA COLASIO, richiamati i rilievi formulati dal Presidente della Repubblica sulla gestione del patrimonio storico e culturale dello Stato, ritiene che il decreto-legge n. 63 del 2002, convertito nella legge n. 112 del 2002, sia ispirato ad un'impostazione burocratica e centralistica che si pone in contrasto con il titolo V della parte seconda della Costituzione.

ANTONIO PEPE, osservato che l'articolo 7 del decreto-legge n. 63, convertito nella legge n. 112 del 2002, non modifica l'articolo 823 del codice civile, ritiene infondate le preoccupazioni manifestate in ordine alla presunta volontà di alienare beni compresi nel patrimonio indisponibile dello Stato: dichiara pertanto voto contrario sui documenti di indirizzo in esame.

LUANA ZANELLA, sottolineata la necessità di superare qualsiasi incertezza in ordine al regime giuridico pubblicistico dei beni culturali ed ambientali dello Stato, ritiene che la pur condivisibile finalità di valorizzarli, anche sotto il profilo economico, non debba portare alla loro aliena-

zione; al riguardo, giudica sconsiderata e pericolosa la politica perseguita dal ministro dell'economia e delle finanze.

TEODORO BUONTEMPO, sottolineata l'opportunità di fissare regole certe relativamente alla valorizzazione ed, in particolare, alla gestione dei beni culturali ed ambientali dello Stato, auspica che gli indirizzi politici seguiti in materia dal Governo non determinino un uso improprio del patrimonio immobiliare pubblico: dichiara pertanto l'astensione sulle mozioni in esame.

#### **Preavviso di votazioni elettroniche.**

PRESIDENTE avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per eventuali votazioni elettroniche.

#### **Si riprende la discussione.**

ANTONIO LEONE, giudicate inconsistenti le argomentazioni addotte a sostegno delle mozioni in esame, che ritiene perseguano fini strumentali, rileva che sussistono adeguate garanzie relativamente alla destinazione pubblicistica e, conseguentemente, alla tutela dei beni culturali ed ambientali dello Stato; dichiara, pertanto, il voto contrario dei deputati del gruppo di Forza Italia.

PRESIDENTE avverte che il gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo ha chiesto la votazione nominale.

Per consentire l'ulteriore decorso del regolamento termine di preavviso, sospende la seduta.

**La seduta, sospesa alle 12,15, è ripresa alle 12,30.**

PRESIDENTE passa ai voti.

*La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge le mozioni Violante n. 87 e Titti De Simone n. 84.*

**Seguito della discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2002: Sicurezza nella circolazione stradale (2892).**

PRESIDENTE passa all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, avvertendo che le proposte emendative presentate si intendono riferite agli articoli del decreto-legge.

Comunica altresì che le Commissioni I e V hanno espresso i prescritti pareri e dà conto delle proposte emendative dichiarate inammissibili (*vedi resoconto stenografico pag. 27*).

Avverte infine che, in relazione al numero di emendamenti presentati, la Presidenza applicherà l'articolo 85-*bis* del regolamento, procedendo in particolare a votazioni per principi o riassuntive, ai sensi dell'articolo 85, comma 8, ultimo periodo, fermo restando l'ordinario regime delle preclusioni e delle votazioni a scalare: la componente politica Verdi-L'Ulivo del gruppo misto ha segnalato gli emendamenti da porre comunque in votazione.

FRANCO RAFFALDINI, lamentata la contraddittorietà e l'ambiguità delle disposizioni contenute nel testo originario del provvedimento d'urgenza, significativamente modificato in Commissione, sottolinea la necessità di adottare misure che incidano effettivamente sulle principali cause dei sinistri stradali.

MARCO SUSINI osserva preliminarmente che la contraddittorietà delle dichiarazioni rese dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di sicurezza nella circolazione stradale ha ingenerato confusione nell'opinione pubblica; pur riconoscendo, inoltre, che il testo del provvedimento d'urgenza è stato significativamente modificato in Commissione, ritiene che, per assicurare elevati *standard* di sicurezza, si dovrebbero adottare misure volte ad incidere, in particolare, sui limiti di velocità: auspica quindi il recepimento delle proposte emendative presentate dall'opposizione.

RENZO LUSETTI, nell'associarsi alle considerazioni svolte dai deputati Raffaldini e Susini, sottolinea la formulazione confusa di un provvedimento d'urgenza, peraltro tardivo, che reca norme inidonee ad elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale: auspica pertanto il recepimento delle proposte emendative presentate dall'opposizione, migliorative del testo del decreto-legge.

LELLO DI GIOIA, rilevata la necessità di elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale, osserva che l'estrema lacunosità del provvedimento d'urgenza in esame denota l'incapacità del Governo di individuare adeguate soluzioni al problema. Richiamate, al riguardo, le responsabilità imputabili al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, auspica il recepimento delle proposte emendative presentate dall'opposizione.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, raccomanda l'approvazione dell'emendamento 4.8 della Commissione; esprime parere favorevole sugli emendamenti Duca 1.3 e Lion 2.3; invita al ritiro del subemendamento Raffaldini 0.4.10.1; non accetta l'emendamento 4.10 del Governo ed esprime, infine, parere contrario sulle restanti proposte emendative.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*, alla luce del parere espresso dal relatore, ritiene non vi sia l'esigenza di riunire il Comitato dei nove.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, nel ritirare l'emendamento 4.10 del Governo, concorda con il parere espresso dal relatore, riservandosi di specificare successivamente l'orientamento dell'Esecutivo su talune proposte emendative.

ANTONIO BOCCIA, parlando sull'ordine dei lavori, ritiene che il rappresentante del Governo dovrebbe compiutamente esprimere il proprio parere su tutte le proposte emendative presentate.

EUGENIO DUCA, parlando anch'egli sull'ordine dei lavori, sottolinea l'opportunità, alla luce del parere espresso dal rappresentante del Governo, che il Comitato dei nove si riunisca immediatamente per gli opportuni approfondimenti.

PRESIDENTE ritiene di potere accedere alla richiesta del deputato Duca.

Sospende la seduta fino alle 16.

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

#### **Missioni.**

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione alla ripresa pomeridiana della seduta sono sessantaquattro.

#### **Sull'ordine dei lavori.**

RENZO INNOCENTI lamenta il fatto che il Governo non ha presentato alle Camere, nei termini prescritti, il documento di programmazione economico-finanziaria: ritiene che tale comportamento infici la correttezza dei rapporti tra Esecutivo e Parlamento. Invita pertanto la Presidenza ad intervenire presso il Governo, riservandosi di valutare l'opportunità di assumere, a nome del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, le iniziative che saranno ritenute opportune.

GIOVANNI RUSSO SPENA si associa alle considerazioni svolte dal deputato Innocenti.

PRESIDENTE assicura che riferirà al Presidente della Camera le considerazioni svolte dai deputati Innocenti e Russo Spena, pur rilevando che il termine di presentazione del DPEF, prescritto dalla

legge n. 468 del 1978 e successive modificazioni, non è di carattere perentorio.

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

PRESIDENTE avverte che la Commissione ha presentato l'ulteriore emendamento 4.11.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, precisa che il parere del Governo è favorevole sugli emendamenti Duca 1.3 e 4.1 e Lion 2.3 e contrario sulle restanti proposte emendative.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, raccomanda l'approvazione dell'emendamento 4.11 della Commissione; precisa altresì che era suo intendimento esprimere parere favorevole sull'emendamento Duca 4.1 e propone una riformulazione dell'emendamento Duca 1.3.

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

EUGENIO DUCA accetta la riformulazione del suo emendamento 1.3; nel dichiarare inoltre voto favorevole sull'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02, sottolinea l'assoluta incoerenza delle norme contenute nel provvedimento d'urgenza.

FRANCO RAFFALDINI richiama le finalità dell'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02 sottolineando l'opportunità di dotare gli autoveicoli di dispositivi di rilevazione a distanza.

FILIPPO ASCIERTO dichiara di non condividere le finalità dell'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02.

LUIGI GIACCO ritiene condivisibili le finalità dell'articolo aggiuntivo in esame.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, rileva che l'attuazione delle norme proposte con l'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02 determinerebbe eccessivi oneri finanziari.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, osserva che l'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02 presenta profili di incompatibilità con la normativa comunitaria, alla quale è demandata la previsione dell'eventuale obbligo di equipaggiare gli autoveicoli con particolari dispositivi.

EUGENIO DUCA ritiene che le problematiche sottese all'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02 richiedano un'approfondita riflessione.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02.*

GIORGIO PASETTO richiama le ragioni che lo inducono a proporre, con il suo emendamento 1.1, la soppressione dell'articolo 1 del decreto-legge.

GRAZIANO MAZZARELLO auspica l'approvazione dell'emendamento Pasetto 1.1, di cui è cofirmatario.

FRANCO RAFFALDINI giudica poco chiara la norma che prescrive l'uso, nelle ore diurne, dei proiettori anabbaglianti e delle luci di posizione.

GABRIELLA PISTONE dichiara di condividere le motivazioni addotte a sostegno della proposta di sopprimere l'articolo 1 del provvedimento d'urgenza.

EUGENIO DUCA giudica assolutamente non risolutive le norme del provvedimento d'urgenza in esame.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Pasetto 1.1.*

GIORGIO PASETTO rileva che il suo emendamento 1.2 è volto ad anticipare l'entrata in vigore delle norme relative alla cosiddetta patente a punti.

FRANCO RAFFALDINI richiama le ragioni per le quali riterrebbe opportuno anticipare l'entrata in vigore della disposizione che prevede la cosiddetta patente a punti.

GRAZIANO MAZZARELLO richiama le finalità dell'emendamento Pasetto 1.2, di cui è cofirmatario, e ne auspica l'approvazione.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, ribadisce il parere contrario sull'emendamento Pasetto 1.2, che reca una disposizione non attuabile nell'immediato.

LUIGI GIACCO, sottolineata l'inefficacia delle disposizioni recate dal provvedimento d'urgenza, dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Pasetto 1.2.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Pasetto 1.2.*

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, ribadito l'orientamento favorevole all'emendamento Duca 1.3, nel testo riformulato, dà conto delle ragioni che rendono opportuno estendere l'ambito della prevista anticipazione anche alla norma di cui all'articolo 2 del decreto legislativo n. 9 del 2002.

EUGENIO DUCA esprime soddisfazione per il parere favorevole della Commissione e del Governo sul suo emendamento 1.3, nel testo riformulato, del quale richiama le finalità.

GIORGIO PASETTO ritiene che il Governo abbia mostrato buon senso esprimendo parere favorevole sull'emendamento Duca 1.3, nel testo riformulato.

GRAZIANO MAZZARELLO invita il Governo e la maggioranza a riconsiderare il parere contrario espresso sulla maggior parte delle proposte emendative presentate dall'opposizione, volte a rendere più facilmente comprensibile il testo del decreto-legge.

CARLO ROGNONI, nel ritenere che il provvedimento d'urgenza in esame rappresenta un pessimo esempio di tecnica legislativa, dichiara l'astensione sull'emendamento Duca 1.3, nel testo riformulato.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento Duca 1.3, nel testo riformulato.*

MARCO LION illustra le finalità del suo emendamento 1.11 e ne raccomanda l'approvazione.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Lion 1.11.*

MARCO LION illustra le finalità del suo emendamento 1.12.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Lion 1.12.*

EUGENIO DUCA richiama le finalità sottese all'emendamento Raffaldini 1.9, di cui è cofirmatario.

GRAZIANO MAZZARELLO paventa i rischi connessi all'attuazione della normativa varata dal Governo in tema di limiti di velocità.

GIORGIO PANATTONI invita ironicamente il Governo a valutare l'opportunità di elevare ulteriormente il limite di velocità sulle autostrade.

LUIGI GIACCO paventa i gravi rischi connessi all'innalzamento dei limiti di velocità.

*La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Raffaldini 1.9 e Lion 1.13.*

LUANA ZANELLA richiama le finalità dell'emendamento Lion 1.14, di cui è cofirmataria.

MARCO SUSINI, nel dichiarare l'astensione sugli emendamenti riguardanti il tema dei limiti di velocità, del quale riconosce la delicatezza, ritiene che il provvedimento d'urgenza in esame denoti l'approssimazione con la quale, in generale, il Governo affronta i problemi che interessano il settore dei trasporti.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Lion 1.14.*

EUGENIO DUCA illustra le finalità del suo emendamento 1.6.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Duca 1.6.*

EUGENIO DUCA osserva che il suo emendamento 1.7 è volto a favorire la precisa individuazione delle strade extraurbane principali.

GIORGIO PANATTONI invita il rappresentante del Governo a chiarire l'esatta portata di talune norme del decreto-legge, con particolare riferimento all'obbligo di usare, nelle ore diurne, i proiettori anabaglianti ed alla necessità di individuare con precisione le strade extraurbane principali.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, osserva che il codice della strada definisce con precisione le strade extraurbane principali, richiama il contenuto dell'ordine del giorno con il quale si impegna il Governo a fornire le più opportune informazioni secondo quanto suggerito dai deputati Duca e Panattoni.

GRAZIANO MAZZARELLO invita il relatore ed il rappresentante del Governo ad un'attenta valutazione delle proposte emendative volte a migliorare il testo del provvedimento d'urgenza.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Duca 1.7.*

MARCO SUSINI, rilevata l'ambiguità delle disposizioni contenute nel testo originario del provvedimento d'urgenza, osserva che alcuni emendamenti presentati dall'opposizione sono volti a consentire l'esatta individuazione delle strade extraurbane principali.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Duca 1.8.*

GRAZIANO MAZZARELLO illustra le finalità dell'emendamento Raffaldini 1.4, di cui è cofirmatario.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Raffaldini 1.4.*

EUGENIO DUCA illustra le finalità del suo emendamento 1.5, che ritiene non presenti problemi di copertura di oneri finanziari.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Duca 1.5.*

EUGENIO DUCA, richiamati gli aspetti di pericolosità connessi all'utilizzo del telefono cellulare, sia pure dotato di auricolare, mentre si è alla guida dell'autoveicolo, sottolinea la contraddittorietà delle posizioni assunte, al riguardo, dal ministro Lunardi; auspica quindi l'approvazione del suo emendamento 2.1, soppressivo dell'articolo 2 del decreto-legge.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, ritiene che l'obbligo dell'uso dell'auricolare

rappresenti un'adeguata soluzione per limitare l'uso del telefono cellulare da parte di chi conduce un autoveicolo.

CARLO ROGNONI sottolinea la pericolosità dell'uso del telefono cellulare, anche se dotato di auricolare, mentre si è alla guida di un veicolo.

GIORGIO PANATTONI ritiene che sia in ogni caso rischioso usare il telefono cellulare da parte di chi è alla guida di autoveicoli.

*La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Duca 2.1 ed approva l'emendamento Lion 2.3; respinge quindi gli emendamenti Lion 2.4 e Raisi 3.1.*

LAURA CIMA illustra le finalità dell'emendamento Lion 3.3, di cui è cofirmataria, sottolineando che la guida in stato di ebbrezza è una delle cause più frequenti di incidenti stradali.

LUIGI GIACCO chiede chiarimenti in ordine alla possibilità, per i conducenti di autoveicoli, di sottrarsi alla verifica del tasso alcoolemico.

*La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Lion 3.3, 3.4 e 3.5.*

ANDREA GIBELLI ritira il suo emendamento 4.5.

EUGENIO DUCA ritiene che l'emendamento 4.11 della Commissione richieda una più attenta riflessione.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento 4.11 della Commissione.*

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, precisa che il Governo intendeva rimettersi all'Assemblea sull'emendamento 4.11 della Commissione, testé approvato.

EUGENIO DUCA esprime apprezzamento per il parere favorevole espresso dal relatore e dal rappresentante del Governo sul suo emendamento 4.1.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento Duca 4.1.*

EUGENIO DUCA illustra le finalità del suo emendamento 4.2.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI**

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Duca 4.2.*

EUGENIO DUCA raccomanda l'approvazione del suo emendamento 4.3.

MARCO ZACCHERA osserva che l'eventuale approvazione dell'emendamento Duca 4.3 comporterebbe un elevato impiego di risorse finanziarie, che potrebbero essere più opportunamente destinate ad altre finalità.

*La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Duca 4.3.*

GRAZIANO MAZZARELLO rileva che il suo emendamento 4.4 è volto a limitare i rischi derivanti dai trasporti pericolosi.

GIORGIO PANATTONI giudica vergognose le considerazioni svolte dal deputato Zacchera.

GIORGIO BORNACIN precisa che, ai sensi della normativa vigente, i trasporti pericolosi non possono essere assoggettati alla disciplina propria dei trasporti eccezionali.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, osserva che un'apposita commissione sta approfondendo i problemi connessi al trasporto di merci pericolose, sottolinea

l'inopportunità di affrontare tale tematica nell'ambito di un provvedimento d'urgenza.

EUGENIO DUCA chiarisce ulteriormente le finalità dell'emendamento Mazzarello 4.4, di cui è cofirmatario.

GIORGIO PASETTO sottolinea che l'eventuale approvazione dell'emendamento Mazzarello 4.4, del quale richiama le finalità, non comporterebbe alcun onere di carattere finanziario.

RENZO LUSETTI sottolinea la ragionevolezza dell'emendamento Mazzarello 4.4, volto ad assicurare maggiore sicurezza nella circolazione stradale; invita quindi il rappresentante del Governo ad accedere ad una sua eventuale riformulazione ovvero a preannunciare la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che ne recepisca il contenuto.

*La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Mazzarello 4.4 ed approva l'emendamento 4.8 della Commissione.*

GUIDO GIUSEPPE ROSSI illustra le finalità dell'emendamento Gibelli 4.6, di cui è cofirmatario, e ne raccomanda l'approvazione.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI**

*La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Gibelli 4.6 e 4.7.*

PRESIDENTE passa alla trattazione degli ordini del giorno presentati.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, accetta gli ordini del giorno Duca n. 1, Sardelli n. 2 e Gibelli n. 4; accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Ruggeri n. 3.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

EUGENIO DUCA dichiara voto contrario sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza che ritiene denoti l'imperizia del ministro delle infrastrutture e dei trasporti: in particolare, le misure da lui promosse riducono — anziché elevare — gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale.

MARCO LION, osservato che l'Esecutivo dimostra di non perseguire con la dovuta serietà l'obiettivo di elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale attraverso norme che incidano effettivamente sulle principali cause degli incidenti, dichiara il voto contrario dei deputati Verdi-L'Ulivo sul disegno di legge di conversione.

FRANCO RAFFALDINI, nel dichiarare voto contrario sul disegno di legge di conversione, ritiene insufficiente l'impegno del Governo al fine di elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale; stigmatizza, più in generale, la totale disattenzione mostrata dal ministro Lunardi ai problemi che interessano il settore dei trasporti.

ANDREA GIBELLI, nel dichiarare voto favorevole, sottolinea che le rilevanti modifiche apportate in Commissione, anche per iniziativa dei deputati del gruppo della Lega nord Padania, hanno consentito di superare le perplessità suscitate dal testo originario del decreto-legge.

RENZO LUSETTI dichiara il voto contrario del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza che non contribuisce ad assicurare elevati *standard* di sicurezza nella circolazione stradale; osserva inoltre che l'ingente numero delle vittime di incidenti denota l'inefficacia dei provvedimenti finora adottati, in materia, dal Governo.

LELLO DI GIOIA dichiara il convinto voto contrario dei deputati Socialisti democratici italiani sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza che giudica contraddittorio ed inidoneo a risolvere i problemi strutturali connessi alla sicurezza nella circolazione stradale.

RODOLFO DE LAURENTIIS dichiara il convinto voto favorevole del gruppo dell'UDC (CCD-CDU) sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza al quale dovrà fare seguito una complessiva revisione del codice della strada.

ANTONIO BOCCIA rileva che il reiterato ricorso, da parte del Governo, alla decretazione d'urgenza, anche per disciplinare fattispecie che non presentano i requisiti di straordinaria necessità ed urgenza, si pone in contrasto con l'articolo 77 della Costituzione; dichiara quindi il voto contrario dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo sul disegno di legge di conversione.

GIORGIO BORNACIN dichiara il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale sul disegno di legge di conversione di un provvedimento d'urgenza che contribuirà ad elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*, sottolinea che il proficuo lavoro svolto in Commissione sul testo del decreto-legge è stato reso possibile anche grazie all'atteggiamento costruttivo assunto dall'opposizione.

*La Presidenza è autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.*

*La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge di conversione n. 2892.*

#### **Irrogazione di sanzioni a deputati.**

*(Vedi resoconto stenografico pag. 88).*

**Modifica del calendario  
dei lavori dell'Assemblea.**

PRESIDENTE comunica la modifica del vigente calendario dei lavori dell'Assemblea predisposta a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo (*vedi resoconto stenografico pag. 88*).

**Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Mercoledì 10 luglio 2002, alle 9,30.

(*Vedi resoconto stenografico pag. 89*).

**La seduta termina alle 20,15.**

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI

**La seduta comincia alle 9.**

ANTONIO MAZZOCCHI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 4 luglio 2002.

(È approvato).

### Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amoruso, Aprea, Armosino, Biondi, Bonaiuti, Brancher, Caldarola, Cicchitto, Colucci, Fini, Gamba, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, Martino, Mattarella, Micciché, Molgora, Pescante, Rotondi, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Tassone, Tortoli, Viespoli e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

### Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni (ore 9,06).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

Avverto che, per accordi intercorsi fra i presentatori ed il Governo, l'interpel-

lanza Benedetti Valentini n. 2-00224 e l'interrogazione Volontè n. 3-00309 sono rinviate ad altra seduta.

Poiché non sono presenti i presentatori delle interrogazioni Anna Maria Leone n. 3-00605 e Rossiello n. 3-00786 e poiché non è presente il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Santelli, che dovrebbe rispondere alle successive interrogazioni, sospendo la seduta per dieci minuti.

**La seduta, sospesa alle 9,10, è ripresa alle 9,20.**

*(Interventi per garantire un servizio postale efficiente in alcuni paesi della provincia di Rovigo – Castelnuovo Bariano, Bergantino e Melara – n. 3-00605)*

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al sottosegretario per le comunicazioni, vorrei sottolineare che la puntualità, in Parlamento, rappresenta un elemento fondamentale, non solo per l'economia dei nostri lavori, ma soprattutto per il rispetto che si deve a questa istituzione.

Il sottosegretario per le comunicazioni, onorevole Innocenzi, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Anna Maria Leone n. 3-00605 (*vedi l'allegato A – Interrogazioni sezione 1*).

GIANCARLO INNOCENZI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. In relazione all'atto parlamentare al quale si risponde, non può che confermarsi, come più volte ribadito, che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere di sindacare l'operato, per la parte riguardante la gestione aziendale che,

come noto, rientra nella competenza propria degli organi statutari della società.

Ciò premesso, si fa presente che Poste italiane Spa, interessata in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, ha confermato che da tempo su tutto il territorio nazionale l'assegnazione delle unità da applicare nei diversi settori operativi non avviene secondo il criterio degli organici prefissati, ma sulla base della valutazione delle effettive esigenze di ogni singola struttura allo scopo sia di offrire un livello di prestazioni commisurato alle esigenze della clientela locale, sia di ricondurre i costi del personale entro livelli compatibili con gli obiettivi aziendali.

Ed, invero, i monitoraggi effettuati dalla società hanno evidenziato che il personale assegnato nell'ufficio di Melara risulta adeguato ai volumi di traffico, ivi registrati. Per ciò che concerne invece il servizio di consegna della corrispondenza, la medesima società ha comunicato di aver adottato alcune iniziative volte a razionalizzare l'esecuzione del servizio in parola, tra le quali quelle dell'accorpamento del recapito degli uffici di Melara, Castelnuovo Bariano e Bergantino presso quest'ultimo ufficio (attesa la posizione centrale dello stesso nell'ambito del territorio da servire), con il conseguente trasferimento dei portalettere precedentemente applicati ai primi due uffici. La soluzione adottata, nonostante i timori manifestati ed alcune iniziali proteste avanzate da piccole frange della popolazione, non ha determinato, secondo quanto riferito dalla società, ritardi o disservizi, poiché la corrispondenza diretta a Melara viene distribuita entro i tempi previsti dalla carta di qualità.

Allo scopo, inoltre, di servire al meglio tutte le categorie di utenti è stata anche introdotta una corsa supplementare di portalettere verso le medesime località, per eliminare il verificarsi di eventuali ritardi nei confronti dei titolari di casella postale, che nella zona sono alquanto numerosi, mentre la ristrutturazione dei locali dell'ufficio di Bergantino è stata

ultimata nei tempi previsti e pertanto nel mese di marzo gli addetti hanno potuto farvi ritorno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Anna Maria Leone ha facoltà di replicare.

**ANNA MARIA LEONE.** Vorrei in primo luogo chiedere scusa alla Presidenza. Vorrei comunque far presente che l'onorevole Ferro ed io abbiamo preso il primo aereo utile e sarà presentata una nuova interrogazione per capire come mai, invece di partire alle ore 7, si parta con tre quarti d'ora di ritardo.

Detto ciò, devo testimoniare che, per quanto riguarda soprattutto la distribuzione della posta a Bergantino, ho potuto verificare che, dopo la pubblicazione dell'interrogazione da me presentata, gli uffici si sono effettivamente attivati per rendere più celere la distribuzione della stessa.

Con riferimento a quanto detto dal sottosegretario in merito alla trasformazione dell'ente Poste italiane in società per azioni, certamente ciò è vero ma non dobbiamo mai dimenticare che si tratta di servizi resi alla cittadinanza; essi devono quindi comunque rispondere, soprattutto nei piccoli centri, alle esigenze della popolazione; soprattutto di quella parte che fa più fatica a muoversi, avendo esigenze maggiori rispetto ad altre fasce della popolazione.

Mi ritengo comunque soddisfatta, anche a seguito del fatto di aver raccomandato che nella ristrutturazione mai si dimentichi la necessità di essere attenti alle esigenze vere della popolazione.

**(Incontro presso il CMP di Bari del gruppo Poste, tra il consigliere di amministrazione delle Poste italiane, Antonio Mazzone, e alcuni dirigenti di AN e del sindacato UGL - n. 3-00786)**

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le comunicazioni, onorevole Innocenzi, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Rossiello n. 3-00786 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 2).

GIANCARLO INNOCENZI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. In relazione all'atto parlamentare cui si risponde, si fa presente che la società Poste italiane, interessata in merito a quanto rappresentato dagli onorevoli interroganti, ha precisato che, lo scorso 22 febbraio 2002, il consigliere di amministrazione Antonio Mazzone ha effettuato una breve visita, preannunciata telefonicamente ai responsabili territoriali dell'azienda, al centro di meccanizzazione postale e al centro unificato di automazione di Bari, al fine di acquisire una sia pur sommaria conoscenza delle strutture e del tipo di lavorazioni realizzate presso i due suddetti centri.

Al momento della visita, nei locali del CMP, era in corso un'assemblea indetta dai rappresentanti di alcune organizzazioni sindacali sui temi di carattere generale. I due contemporanei avvenimenti, tuttavia, non hanno avuto interferenze.

Nel corso dell'incontro — ha proseguito la società — il consigliere di amministrazione delle Poste ha ritenuto di esprimere, rimanendo nell'ambito delle proprie competenze, apprezzamento per i risultati gestionali conseguiti dall'azienda ed ha auspicato per il futuro una costante collaborazione fra dirigenza aziendale e forze parlamentari nonché un atteggiamento meno polemico e più propositivo da parte dei rappresentanti di alcune organizzazioni sindacali.

PRESIDENTE. L'onorevole Rossiello ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE ROSSIELLO. Signor sottosegretario, mi ritengo profondamente insoddisfatto — non è una formula di rito — e, in qualche modo, nauseato, in quanto siamo di fronte ad una vera e propria bugia.

L'Unione generale del lavoro non è stata avvertita telefonicamente dell'arrivo del consigliere di amministrazione che, tra l'altro, è un ex parlamentare di Alleanza nazionale. L'UGL scrive alla direzione dell'Ente poste Puglia: in un incontro tenutosi all'Hotel Sheraton di Bari il giorno 9

febbraio con l'illustrissimo ministro, onorevole Gasparri, ci è stato da lui partecipato che il giorno 22 febbraio in terra di Bari avrebbe gradito che l'UGL e i vertici di Poste italiane si organizzassero nell'ospitalità dell'onorevole Mazzone.

Altro che telefonata!

Poi, gradiremmo sapere cosa significhi organizzarsi per l'ospitalità; questo è un fatto gravissimo! Ecco la nausea, altro che contemporaneità! Si dice che l'onorevole Mazzone sarà accompagnato oltre che dai dirigenti sindacali, dall'allora presidente di Alleanza nazionale, onorevole Francesco Amoroso e dal segretario regionale dello stesso partito, onorevole Salvatore Tatarella.

Tenendo conto che eravamo in fase preelettorale, mi deve essere consentito quanto meno l'esercizio del dubbio. E non è finita. Si chiede che vi sia un incontro con i vertici aziendali; siamo alla rottura di ogni tipo di relazione politica e sindacale, al di là di ogni regola, anche la più elementare.

Noi non contestiamo il fatto che un consigliere di amministrazione delle Poste italiane debba incontrare i vertici aziendali, li deve incontrare. Infatti, se vi sono problemi è giusto che siano interrogati i vertici aziendali, ma in separata sede come atto dell'azienda al suo interno. Ma che, addirittura, questi incontri debbano essere preparati con la presenza di una sola forza politica, lascio a lei il giudizio.

Se poi un consigliere di amministrazione — sempre l'onorevole Mazzone — deve incontrare i lavoratori, si incontrano i lavoratori dell'UGL? O è giusto incontrare i lavoratori dell'UGL, della CGIL, della CISL, della UIL? Questo è il punto. Ed è un punto di debolezza democratica che oggi trova perfetta corrispondenza nelle parole di altri ministri.

Noi non accettiamo in alcun modo il criterio del *divide et impera* che è il criterio della divisione guardando alla propria parte. A cosa vogliamo ridurre l'ente Poste? Al vecchio carrozzone di ben nota democristiana memoria? Se ne facevano di clientele, però almeno queste regole elementari venivano rispettate. Ho la vaga

impressione che oggi vogliamo riportare l'ente a quel passato senza il rispetto neanche di queste norme, perché l'arroganza che vi contraddistingue oramai è abbastanza nota.

**(Andamento del processo sull'omicidio di Giacomo Turra n. 3-00235)**

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Santelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Ruzzante n. 3-00235 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 3).

IOLE SANTELLI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, con riferimento all'atto ispettivo in discussione, posso riferire quanto segue.

Il caso del signor Giacomo Turra è all'attenzione del Governo italiano sin dal 1995. La morte del cittadino italiano avvenne a Cartagena, in Colombia, nella notte fra il 3 ed il 4 settembre 1995. Il giovane fu visto entrare in un ristorante in stato di forte agitazione e chiedendo aiuto; alcuni avventori, forse allarmati per il suo stato, lo notarono e chiesero l'intervento della polizia. Gli agenti, constatato lo stato di agitazione del Turra, lo immobilizzarono e lo trasportarono all'ospedale Bocagrande di Cartagena, dove un medico gli somministrò un calmante senza effettuare alcun esame per verificare le cause del suo stato; subito dopo, il giovane fu portato alla vicina stazione di polizia. Circa un'ora più tardi, il signor Turra venne ricondotto in ospedale e gli furono rilevati segni di violenza in tutto il corpo, non riscontrati precedentemente, che inducevano a ritenere che fosse stato percosso al posto di polizia. Subito dopo il ricovero, il Turra morì.

Il caso del nostro connazionale non ha mai smesso di essere al centro delle relazioni bilaterali italo-colombiane, incidendo sensibilmente, soprattutto a seguito della sfavorevole evoluzione del processo nei confronti degli agenti accusati dell'omicidio. La magistratura militare colombiana, posta sotto pressione anche

dalle proteste della nostra rappresentanza, delle autorità istituzionali e politiche e dei familiari della vittima, ha incriminato per omicidio preterintenzionale cinque agenti colombiani. Essi sono stati giudicati ed assolti da un collegio presieduto da un loro superiore, come prevedeva la legge all'epoca in vigore; la sentenza è stata poi confermata in appello dal tribunale militare di Bogotà, che ha motivato l'assoluzione sostenendo che il decesso di Giacomo Turra fu determinato dall'ingestione di alcol e cocaina; tali sostanze, sempre secondo il collegio giudicante colombiano, avrebbero provocato, prima, uno stato di delirio e di ipereccitazione incoercibili, durante i quali il Turra si sarebbe provocato i traumi riscontrati sul suo corpo, e, in seguito, un blocco respiratorio risultato letale.

Il ricorso in Cassazione è stato presentato dai legali del giovane in data 10 giugno 1999 e più volte l'ambasciatore d'Italia a Bogotà ha rappresentato personalmente al presidente della Corte e ad altre personalità del mondo politico ed istituzionale le perplessità su tale sentenza, tesa a giustificare l'operato dei poliziotti imputati, trascurando l'esame di prove che avrebbero potuto condurre a conclusioni diverse. Le autorità colombiane competenti, anche in seguito alle proteste avanzate dalle autorità italiane e dal nostro ambasciatore, hanno sottoposto il ricorso alla magistratura civile colombiana, alla quale spetta ora decidere se confermare la sentenza di appello, dichiarare la nullità della sentenza d'appello, con rinvio per riesame al giudice di prima e di seconda istanza, oppure revocare la sentenza, emettendone una nuova che disponga l'assoluzione o la condanna degli imputati. Tuttavia, in considerazione del carico di processi pendenti presso i collegi colombiani, i tempi previsti per la decisione della Corte sono dell'ordine di due o tre anni.

Il rilancio dei rapporti con la Colombia sia sul piano bilaterale sia su quello europeo è inteso come un segnale di incoraggiamento per le iniziative intraprese dal Governo di Pastrana sul piano della pa-

cificazione interna, ma non prescinde dalla continua attenzione nei confronti delle questioni ancora aperte, fra cui quelle del signor Turra. La nostra rappresentanza a Bogotà continua in ogni caso a seguire con la massima attenzione l'iter giudiziario del caso adoperandosi affinché la Corte si pronunci in tempi più ristretti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ruzzante ha facoltà di replicare.

**PIERO RUZZANTE.** Signor Presidente, io non mi dichiaro soddisfatto della risposta, e cerco di spiegarne le ragioni, non tanto per il contenuto della risposta del sottosegretario Santelli, anche se devo rilevare che questa mia interrogazione è stata presentata il 20 settembre del 2001 — è passato quasi un anno e solo dopo due solleciti che ho rivolto in quest'aula riesco ad ottenere una risposta; potrà accorgersi il sottosegretario come la mia interrogazione all'ordine del giorno di oggi sia quella presentata più tempo addietro tra quelle che sono state rivolte al Governo — ma anche per altre ragioni.

Questo è un grave ritardo perché l'importanza e la delicatezza del tema da me posto sono evidenti a tutti. Si tratta di un giovane italiano morto all'estero, in Colombia, dopo essere stato sicuramente picchiato all'interno di una caserma di polizia. Quindi, credo che da questo punto di vista dovrebbero esserci maggiori attenzione e sensibilità da parte del Governo. Sono passati sei anni dalla morte di Giacomo Turra e non si è arrivati all'individuazione dei colpevoli, nonostante in un primo momento si fossero individuati nei cinque poliziotti gli autori dell'assassinio. La tesi dell'autolesionismo — lo capisce anche lei, signor sottosegretario — non sta assolutamente in piedi; del resto, si conoscono le situazioni esistenti nell'ambito delle forze di polizia di quel paese e, soprattutto, i metodi utilizzati da parte dei rappresentanti delle forze di polizia in certi paesi.

Allora, la domanda che avevo rivolto — alla quale sinceramente non ho trovato sufficiente risposta da parte del sottosegretario — è quale sostegno il Governo

riuscirà a garantire ai familiari nei prossimi giorni e nelle prossime settimane, che possono essere quelle decisive. Inoltre, il problema che ho sollevato è quello di Giacomo Turra, ma in generale si pone un problema complessivo, vale a dire, quale sostegno il nostro Governo riesce a garantire ai nostri concittadini residenti all'estero in situazioni difficili.

Siamo al punto decisivo rispetto al caso di Giacomo Turra, che dura da sei anni e a più riprese ho presentato interrogazioni anche al Governo precedente. Devo dire la verità: il caso di Giacomo Turra ha trovato anche molta sensibilità nei banchi del Parlamento, tra tutti i gruppi parlamentari. Tuttavia, siamo punto decisivo, visto che c'è il ricorso alla Suprema corte di cassazione, dopo le due scandalose sentenze che hanno assolto i poliziotti accusati dell'omicidio. Ripeto, qui siamo al punto decisivo: se il ricorso non avrà esito positivo il caso Turra, purtroppo, rischia di essere chiuso.

Pertanto, credo che oggi il Governo debba andare al di là dell'impegno della rappresentanza diplomatica. Ci deve essere un intervento forte per sensibilizzare le autorità politiche colombiane su un caso che, lo ripeto, ha visto la mobilitazione in sede nazionale e internazionale di decine e decine di organismi. Ci sono stati 140 deputati di tutti i gruppi parlamentari che hanno inviato una lettera all'allora Presidente della Repubblica Scalfaro e hanno preso posizione l'università di Padova, il consiglio comunale della città di Padova ed anche organismi internazionali.

Il punto centrale della mia interrogazione — sulla quale ritornerò a chiedere al Governo un impegno più forte — è come l'Italia intenda procedere nel chiedere giustizia per un proprio concittadino che è stato colpito e assassinato barbaramente all'estero. È perfettamente inutile fare i grandi vertici se poi non riusciamo a garantire giustizia e a tutelare i nostri concittadini. Vi è stato un caso analogo a quello di Giacomo Turra, sempre in Colombia, che ha colpito un cittadino spagnolo, Iñigo Eguiluz, che è stato ucciso insieme ad un sacerdote colombiano. An-

che in quel caso era stato ipotizzato da parte delle autorità colombiane un incidente stradale. Nel gennaio del 2001 i poliziotti autori dell'omicidio volontario sono stati condannati a 29 anni di carcere.

Credo quindi sia giusto ribadire in quest'aula, al di là della mia insoddisfazione, la speranza che il Governo intervenga in difesa di un caso che non appartiene al mio gruppo politico o alla mia parte politica, ma appartiene a tutta l'Italia. Si tratta di difendere la dignità dei nostri concittadini che si recano all'estero per lavoro, per turismo o per studio. È morto un ragazzo di 23 anni che ho anche avuto la fortuna di conoscere: non può essere morto senza un perché, senza un colpevole. Giacomo Turra ed i suoi familiari attendono giustizia, io attendo che il Governo faccia qualcosa di più affinché, a questo caso, venga resa giustizia.

**(Interventi per l'edilizia penitenziaria - n. 3-00447)**

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Jole Santelli ha facoltà di rispondere all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-00447 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 4).

IOLE SANTELLI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Con riferimento l'interrogazione in discussione comunico quanto segue.

La gestione degli interventi per il potenziamento ed il risanamento del patrimonio edilizio penitenziario è attribuita, per legge, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che cura la realizzazione delle opere in tutte le sue fasi: progettazione, appalto, esecuzione, collaudo dei lavori.

I relativi finanziamenti, previsti da leggi specifiche, vengono stanziati sui capitoli di bilancio del predetto dicastero e direttamente gestiti, sulla base di un programma deliberato congiuntamente con il Ministero della giustizia, dal comitato paritetico per l'edilizia penitenziaria, presieduto dal ministro della giustizia o da un suo delegato.

Per l'avvio di un nuovo programma di rinnovamento delle strutture, la legge finanziaria 2001 ha previsto la sostituzione dei vecchi istituti (ne sono stati individuati, al riguardo, con apposito decreto ministeriale, 21) con altrettante nuove strutture la cui costruzione è stata programmata, compatibilmente con la disponibilità dei fondi stanziati, sul bilancio del predetto ministero, dalla stessa legge finanziaria e suddivisi, nel triennio 2001-2003 per un importo complessivo di 800 miliardi di lire.

Conseguentemente, in seno al comitato paritetico per l'edilizia penitenziaria, era stato assentito al finanziamento - per il suddetto triennio - della costruzione di 8 istituti, inseriti nel decreto interministeriale di programmazione degli interventi emanato la fine dello scorso anno.

Allo stato, tuttavia, uno slittamento temporale della realizzazione degli interventi programmati, è imposto dalla legge finanziaria 2002 che, pur confermando lo stanziamento complessivo (euro 431.242.000,00), ha disposto la rimodulazione delle disponibilità finanziarie annuali per il prossimo triennio 2002-2004, consentendo la copertura finanziaria di due interventi nel triennio e, dei restanti sei, nel 2004.

Al contempo, si è resa necessaria una rimodulazione delle priorità degli interventi programmati, determinata sia sulla base delle esigenze penitenziarie locali, sia sulla base delle proposte pervenute da imprese private interessate alla realizzazione, con autofinanziamento, di opere penitenziarie.

La stessa legge finanziaria 2001, infatti, oltre a prevedere l'attuazione del programma attraverso l'attività, per così dire, tradizionale, affidata al predetto ministero, ha autorizzato, per la prima volta, il ricorso anche a nuovi strumenti di finanziamento con l'intervento di privati (locazione finanziaria, *leasing*, *project financing*).

Per tale finalità, i primi stanziamenti per il prossimo triennio (nella misura di quasi 21 milioni di euro annui) sono stati disposti con la legge finanziaria 2002 e l'amministrazione sta vagliando le propo-

ste ad oggi pervenute dalle imprese private e sta provvedendo allo studio ed alla individuazione delle procedure più idonee da attivare.

Relativamente agli interventi sulle strutture esistenti, realizzati con fondi di bilancio dell'amministrazione della giustizia, è da premettere che per l'anno corrente la legge finanziaria ha ridotto del 10 per cento gli stanziamenti assegnati nel trascorso esercizio.

Con le attuali disponibilità, ammontanti a circa 114 milioni di euro, si provvederà alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli istituti, riservando un impegno prioritario laddove risultino maggiormente compromesse le condizioni igienico-sanitarie o di sicurezza, nonché agli interventi di adeguamento delle strutture alle prescrizioni normative dettate dal nuovo regolamento penitenziario (decreto del Presidente della Repubblica n. 230 del 2000).

Quanto agli istituti dismessi, faccio presente che le relative strutture vengono, di norma, restituite al demanio statale.

Peraltro, al fine di dar corso celermente alle procedure relative alla costruzione di nuovi istituti in autofinanziamento (locazione finanziaria, *leasing*) è stato predisposto, dal competente ufficio del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, un disegno di legge recante « Interventi urgenti per il potenziamento delle strutture dell'amministrazione penitenziaria » contenente anche previsioni per l'utilizzo degli accantonamenti a favore del Ministero della giustizia a tal fine.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

**SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, sono soddisfatto della risposta perché individua una corretta e strategica politica di edilizia carceraria. Quando un Governo è serio, al rigore richiesto dai cittadini nell'applicazione della legge penale si accompagna comunque e sempre l'efficienza e l'umanità della struttura edilizia carceraria. Quando il Governo, in-

vece, è meno serio, al lassismo nell'applicazione della politica criminale si accompagna sempre la trasandatezza nella manutenzione degli edifici carcerari, l'inadeguatezza delle strutture e la totale assenza di una seria ed organica politica dell'edilizia penitenziaria.

La storia del Governo meno serio è quella del precedente Governo di centro-sinistra cui ha fatto puntuale ed inevitabile riscontro la sostanziale inefficienza della gestione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria retta dal dottore Giancarlo Caselli.

Il nuovo Governo deve dunque dimostrare che vi è stata una nettissima cesura rispetto ai governi della XIII legislatura che hanno brillato per l'incapacità di affrontare i problemi della politica penitenziaria. Occorre allora un monitoraggio preciso, impietoso degli immobili che ospitano oltre cinquantamila persone. L'acquisizione di tali dati costituisce la premessa indispensabile per elaborare una seria, organica e comprensiva politica di edilizia penitenziaria non soltanto però per garantire umanità di trattamento ai detenuti, ma per assicurare condizioni di vita dignitose agli agenti di polizia penitenziaria che, spesso, vivono una vita, in alcuni casi, peggiore di quella dei detenuti.

Esaurito questo *screening* sull'attuale stato dell'edilizia carceraria, occorre dunque reperire, non senza difficoltà, me ne rendo conto, le risorse « spalmandole », come mi è parso di comprendere nella sua risposta, nel corso della legislatura, nel quadro di una politica organica seria e rapportata alle obiettive risorse finanziarie a disposizione del Governo.

Onorevole sottosegretario, il Governo deve diventare sul serio europeo, anche sul piano della qualità del servizio della politica carceraria. Non vorrei, infatti, essendo avvocato e visitando quotidianamente le carceri, che si dicesse, avendo sentito il collega che mi ha preceduto parlare della Colombia, che, in molte situazioni carcerarie di questa Repubblica, le condizioni di vita delle strutture non sono molto dissimili da quelle della Colombia o di altri Stati sudamericani.

Ciò, dopo una legislatura intera passata a fare gargarismi: mi riferisco a quella formazione di centrosinistra che ha sempre affermato di avere a cuore i problemi dei detenuti, mentre noi ci riferiamo anche a quelli della polizia penitenziaria. Diventiamo, pertanto, sul serio europei, onorevole sottosegretario, e gestiamo con saggezza ed impegno una « bella » e complessiva politica carceraria, cercando di essere meno colombiani rispetto alla situazione alla quale ci hanno ridotto cinque anni di Governo di centrosinistra.

***(Carenza di agenti di polizia penitenziaria nel carcere di Montorio a Verona - n. 3-00621)***

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Santelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Ferro n. 3-00621 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 5*).

IOLE SANTELLI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, la direzione dell'istituto di Verona-Montorio è affidata ad un funzionario che vi si reca in missione per quattro giorni la settimana dalla caserma di Tolmezzo. Inoltre, per far fronte ai problemi di organico evidenziati dagli interroganti, al termine dei corsi 147°, 148° e 149° per agenti effettivi e 69° per agenti ausiliari di polizia penitenziaria, l'organico dell'istituto di Verona-Montorio è stato integrato di 16 unità e, a seguito dei corsi 150° per agenti effettivi e 69° per agenti ausiliari di polizia penitenziaria, l'organico della casa circondariale di Verona è stato integrato di ulteriori 5 unità.

Preciso peraltro che, pur nella cronica carenza di personale che caratterizza in via generale le sedi del nord Italia, il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, d'intesa con il provveditore regionale di Padova, valuterà la possibilità di destinare all'istituto di Verona nuove risorse al termine dei corsi di formazione in atto e, precisamente, il settantesimo ed il

settantunesimo per agenti ausiliari ed il centocinquantunesimo per agenti effettivi.

Per quanto concerne i mezzi in dotazione, il Ministero della giustizia, compatibilmente con i fondi disponibili, sta procedendo alla graduale sostituzione di tutti gli automezzi restituiti dall'Arma dei carabinieri all'atto dell'assunzione del servizio traduzioni e piantonamenti dei detenuti.

Posso peraltro comunicare che sono già entrati in servizio 76 veicoli Iveco 65, balisticamente protetti, 56 autovetture Subaru Legaci e 20 autovetture Land Rover parzialmente protette, mentre è prevista, nei prossimi giorni, l'immissione in servizio di 157 FIAT Ducato maxi per il trasporto di detenuti.

Con riferimento invece ai collegamenti radio si rappresenta che gli automezzi sono dotati di telefoni cellulari su veicoli adibiti alle traduzioni e radioricetrasmittenti per i collegamenti tra veicoli ed istituto penitenziario più prossimo rispetto al luogo di transito.

Si evidenzia inoltre che è stata attivata una efficiente rete radiomobile nelle regioni Sicilia, Calabria, Basilicata ed è di prossima attivazione anche nelle regioni Lazio, Campania e Puglia; al momento, tale iniziativa non può essere estesa a tutto il territorio nazionale per mancanza di fondi.

Per quanto concerne infine la popolazione detenuta, faccio presente che alla data del 24 giugno scorso, erano presenti presso la casa circondariale di Verona - Montorio 576 detenuti e 57 detenute a fronte di una capienza tollerabile di 417 posti per gli uomini e 57 per le donne.

Quanto al drammatico problema dei suicidi negli istituti penitenziari devo chiarire che da notizie acquisite è emerso che tale problema non sembra riguardare l'istituto veronese ove, da ultimo, si è verificato un solo decesso per cause naturali in data 20 febbraio ultimo scorso.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferro ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. Signor Presidente, ringrazio il rappresentante del

Governo per la risposta esaustiva. Mi preme soltanto ricordare al Governo ed al suo rappresentante che la misura del rapporto tra carcerati e guardie carcerarie del carcere di Verona è allarmante. Organizzazioni sindacali hanno più volte rappresentato, con prese di posizione assai forti, anche l'assoluta mancanza, in alcuni frangenti e in ispecie negli orari notturni, di livelli di sicurezza affidabili.

Questo è un problema molto serio ed abbiamo potuto ascoltare nella risposta del sottosegretario come il rapporto tra personale penitenziario e detenuti sia al di sopra delle possibilità consentite dalla struttura in questione.

Mi dispiace contraddire quanto affermato dal rappresentante del Governo in ordine alla questione dei suicidi perché mi risulta che nel carcere di Verona, oltre all'episodio citato dal sottosegretario, vi siano stati anche altri casi e numerosi tentativi di suicidio, specialmente nel reparto occupato da tossicodipendenti o da detenuti che hanno avuto problemi di tossicodipendenza.

Altro grave problema che mi preme sottoporre all'attenzione del Governo è costituito dalla direzione del carcere. È del tutto evidente come non possa essere accettabile che sia il direttore del carcere di Tolmezzo a recarsi, per tre giorni alla settimana, nel carcere di Verona; eventualmente dovrebbe essere il contrario.

La mancanza *in loco*... Signor sottosegretario...

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, il collega richiede la sua attenzione.

JOLE SANTELLI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Mi scusi.

GIUSEPPE MASSIMO FERRO. La mancanza *in loco* di un direttore titolare rende precario il governo del carcere. Ricordavo come la presenza per qualche giorno alla settimana del direttore del carcere di Tolmezzo presso il carcere di Verona non possa essere ritenuta sufficiente.

Pertanto, dichiarandomi soddisfatto della risposta del Governo, sollecito il rappresentante del Governo a far sì che, superati i noti problemi esistenti, venga riaffidato al carcere di Verona un direttore titolare, anche perché ciò è richiesto dalle organizzazioni sindacali — peraltro assai collaborative — del personale penitenziario del carcere di Verona; considerata inoltre la presenza di oltre 650 detenuti, credo che la presenza *in loco* di un responsabile titolare della struttura sia assai importante.

**(Mancata esecuzione di una sentenza di affidamento di due minori al rispettivo padre - n. 3-00780)**

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Santelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Zanettin n. 3-00780 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 6*).

JOLE SANTELLI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Il Ministero degli affari esteri, tramite l'ambasciata d'Italia a Varsavia ed il dipartimento della giustizia minorile, quale autorità centrale responsabile per la Convenzione de l'Aia del 1980, hanno seguito e continuano a seguire, nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali, il caso delle minori Pozza, che la madre ha sottratto nel 1999 e ha condotto in Polonia.

L'autorità centrale italiana — la cui competenza in questo caso è primaria, avendo la Polonia aderito alla citata convenzione — adita dal signor Pozza, padre delle bambine, si è attivata per il rimpatrio delle due minori, ottenendo lo scorso anno un provvedimento del tribunale dei minorenni di Poznan che dispone la consegna di queste ultime al padre per il loro successivo trasferimento in Italia. Non è stato tuttavia possibile rendere esecutiva la sentenza, perché la madre, nel frattempo, si è resa irreperibile. Nei suoi confronti le autorità polacche hanno aperto un procedimento penale per occultamento di minore.

Le ricerche condotte dalla polizia di Poznan fino ad ora non hanno dato alcun esito. Del caso è stata informata anche la sezione italiana dell'Interpol. L'autorità centrale polacca ha confermato l'intenzione di dare comunque esecuzione alla sentenza una volta localizzate le minori, evidenziando peraltro la necessità di evitare alle stesse traumi psicologici che potrebbero avere conseguenze negative sullo sviluppo delle loro personalità. L'ambasciata d'Italia a Varsavia è in costante contatto con gli organi istituzionali polacchi interessati al caso ed è impegnata in una continua azione tendente alla soluzione della vicenda nel senso auspicato dal signor Pozza.

Il dipartimento per la giustizia minorile del Ministero della giustizia, in qualità di autorità centrale convenzionale, con nota del 20 febbraio 2002 del Ministero degli affari esteri, ha ricevuto il messaggio dell'ambasciata d'Italia a Varsavia nel quale si chiarisce che l'autorità centrale polacca ha coordinato tutte le azioni necessarie alla consegna delle minori al padre, in applicazione della Convenzione dell'Aia del 15 ottobre 1980 sulla sottrazione internazionale di minori, evidenziando tuttavia che le ricerche hanno dato esito negativo.

Al riguardo, come già anticipato, si deve precisare che la procura della Repubblica di Poznan ha aperto un procedimento nei confronti della madre delle minori per violazione dell'articolo 211 del codice penale polacco. Parallelamente, è stato avviato un procedimento amministrativo per la mancata esecuzione della sentenza ed il mancato rispetto della convenzione sopra richiamata. Le ricerche per la localizzazione sono state affidate al comando di polizia di Poznan autorizzato a prendere in consegna le minori.

Tuttavia, in tale situazione, come peraltro già espresso dalle autorità polacche, pur riconoscendo le oggettive istanze poste dal signor Pozza di vedere restituire le proprie figlie e, quindi, la necessità di rendere esecutiva la sentenza di affidamento, considerata la delicatezza del caso, vi è la necessità che l'esecuzione del prov-

vedimento non pregiudichi l'interesse delle minori, evitando loro forti traumi. Invero, l'ambasciata d'Italia a Varsavia ha reso noto che sta seguendo con la massima attenzione il caso delle minori Pozza, tenendo stretti contatti con tutti gli organi interessati alla restituzione delle stesse e ad evitare, ove possibile, che la sentenza venga eseguita con l'uso della forza.

Si rappresenta, infine, che il Ministero degli affari esteri, in data 23 aprile 2002, ha comunicato che sulla vicenda delle minori l'ambasciata d'Italia a Varsavia ha provveduto ad avviare ulteriori interventi politico-diplomatici presso le autorità polacche, segnalando in particolare il caso all'attenzione del viceministro dell'interno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Zanettin ha facoltà di replicare.

**PIERANTONIO ZANETTIN.** Onorevole sottosegretario di Stato per la giustizia, devo confessare di essere solo parzialmente soddisfatto della risposta che mi è stata fornita.

Come è stato testé ricordato dallo stesso sottosegretario, nonostante le iniziative citate, al signor Pozza ad oggi non è consentito avere con sé le proprie figlie e neppure incontrarle.

Nonostante le risposte delle autorità polacche, sia la signora Paetz che le due bambine si trovano tuttora a Poznan; quindi, fintanto che al signor Pozza non sarà consentito riabbracciare le proprie bambine — ottenendo quanto già stabilito dalle sentenze dei tribunali italiani e polacchi che hanno disposto l'affidamento —, l'azione del Governo dovrà proseguire con rinnovato impegno.

Chiedo che a questo nostro concittadino, che si è rivolto con fiducia al Governo e alle istituzioni nazionali, continui ad essere prestata la massima assistenza internazionale e che il Governo rivolga, nell'ambito dei rapporti bilaterali in corso con la Polonia, un pressante invito alle autorità polacche perché queste collaborino con la massima lealtà e fermezza e sia finalmente squarciato quel velo inquietante di connivenze locali e di nepotismi

che, fino ad oggi, hanno impedito l'esecuzione dei giudicati dai tribunali. Solo se la vicenda sarà seguita ai massimi livelli vi è la speranza di una soluzione positiva del caso e il signor Pozza potrà riabbracciare le sue bambine.

Vorrei fare un'annotazione. La Polonia ambisce ad entrare nell'Unione europea. A giudizio di chi parla, imprescindibile condizione per divenire effettivamente parte di quel consesso di paesi che formano l'Europa è la condivisione di principi comuni e la cooperazione dei diversi ordinamenti. È necessario, in particolare, che il sistema giudiziario e di assistenza giudiziaria del paese aspirante siano trasparenti ed imparziali.

Vicende come quelle di cui continua a rimanere vittima il signor Pozza gettano, invece, una luce oscura sul sistema di assistenza giudiziaria attualmente applicato in Polonia che probabilmente, ancora inquinato dalle scorie del passato regime, non fornisce a tutti cittadini (in particolare, ciò va a scapito degli stranieri, come il signor Pozza), adeguate garanzie di imparzialità ed indipendenza.

Fino a che non sarà data una soluzione a casi come quello di cui stiamo discutendo, chi parla nutre dei dubbi sull'opportunità che la stessa Polonia possa fare ingresso nell'Unione europea.

La diplomazia si prodighi, quindi, per trovare una soluzione positiva al caso in esame. La vicenda della piccola Meriem — che presenta alcune singolari analogie con quella di cui stiamo parlando — si è risolta — come tutti ricorderanno — solo attraverso i buoni uffici del Presidente del Consiglio a seguito di un contatto diretto con il Presidente algerino. Chiedo che un analogo impegno sia profuso anche a sostegno delle buone ragioni del signor Pozza. Conosco la sensibilità del Presidente Berlusconi sui temi della famiglia e della tutela di minori, e conto perciò in un suo diretto interessamento. Anzi, lo ringrazio in anticipo per quanto vorrà fare a sostegno di questa buona e giusta causa.

Da parte mia vigilerò e continuerò a sollecitare il Governo, nel corso del mio mandato parlamentare, affinché non siano

lesinate energie, nelle opportune sedi internazionali, per la soluzione della vicenda del signor Pozza.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Sospendo la seduta fino alle ore 11.

**La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 11.**

**Modifica nella composizione della Commissione parlamentare d'inchiesta concernente il « dossier Mitrokhin » e l'attività d'intelligence italiana.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, in data 8 luglio, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta concernente il « dossier Mitrokhin » e l'attività d'intelligence italiana il senatore Salvatore Meleleo, in sostituzione del senatore Maurizio Eufemi, dimissionario.

**Modifica nella composizione della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, in data 8 luglio, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, il senatore Salvatore Marano, in sostituzione del senatore Carlo Vizzini, dimissionario.

**Trasferimento in sede legislativa del disegno di legge n. 2757.**

PRESIDENTE. Ricordo di aver comunicato nella seduta di ieri che, a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento, la sottoindicata Commissione permanente ha chiesto il trasferimento in sede legisla-

tiva del seguente disegno di legge, ad essa attualmente assegnato in sede referente:

*IV Commissione permanente (Difesa):*

S. 1297 — « Autorizzazione a partecipare alla spesa per la ristrutturazione del Quartiere Generale del Consiglio atlantico a Bruxelles » (*approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (2757).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00087 e Titti De Simone ed altri n. 1-00084 concernenti il trasferimento del patrimonio culturale e ambientale alla Patrimonio dello Stato Spa (ore 11,03).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00087 e Titti De Simone ed altri n. 1-00084 concernenti il trasferimento del patrimonio culturale e ambientale alla Patrimonio dello Stato Spa (*vedi l'allegato A — Mozioni sezione 1*).

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali ed è intervenuto il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, onorevole Maria Teresa Armosino.

***(Parere del Governo)***

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle mozioni all'ordine del giorno.

È presente il rappresentante del Governo?

TIZIANA VALPIANA. Il Governo ha lasciato la borsa!

PRESIDENTE. Onorevole Armosino, la stavamo aspettando!

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Ne sono molto dispiaciuta, signor Presidente.

PRESIDENTE. Anche noi, onorevole sottosegretario.

L'avevo invitata ad esprimere il parere del Governo sulle mozioni all'ordine del giorno.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, l'ho già fatto nel corso dell'intervento di ieri, ma lo ribadisco: il parere è contrario.

PRESIDENTE. Su entrambe le mozioni?

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Sì, signor Presidente.

***(Dichiarazioni di voto)***

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Constato l'assenza dell'onorevole Pistone, che aveva chiesto di parlare per dichiarazione di voto: s'intende che vi abbia rinunciato.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Titti De Simone. Ne ha facoltà.

TITTI DE SIMONE. Signor Presidente, Onorevoli colleghi, è evidente che la legge n. 112 del 2002 (cosiddetta legge « salva deficit ») ci pone davanti ad una situazione molto oscura e preoccupante circa il destino del nostro patrimonio storico, culturale e ambientale, in quanto il provvedimento dispone un'operazione finanziaria a nostro avviso assolutamente ambigua ed acrobatica sul predetto patrimonio.

Ciò avviene attraverso la costituzione di due società per azioni: la Patrimonio dello Stato Spa e la Infrastrutture Spa, collegate

attraverso un meccanismo di trasformazione e di trasferimenti del patrimonio dello Stato davvero molto fosco.

Si tratta del patrimonio dello Stato e quindi della maggiore ricchezza di cui dispone la nostra collettività; si tratta di tutti i beni facenti parte del patrimonio disponibile ed indisponibile dello Stato e del demanio pubblico. I diritti sul nostro patrimonio e sull'immenso valore di cui dispone il patrimonio culturale, storico ed ambientale, i cosiddetti gioielli di famiglia, vengono trasferiti in un colpo solo ad una società per azioni, che ne dispone la gestione e l'alienazione e dispone altresì operazioni di cartolarizzazione ovvero di cessione a terzi, quindi a banche, dei titoli di credito su redditi futuri ed incerti garantiti dal patrimonio statale.

Si tratta, quindi, di un'operazione di un'immensa ipoteca che viene posta sull'intero patrimonio dello Stato e, dunque, sui beni della collettività. È un'operazione di cassa che riteniamo del tutto inaccettabile, che fa perno sugli articoli 7 e 8 del provvedimento e sul loro intreccio, proponendo la finalità di avviare una radicale riforma di tutto il sistema dei beni patrimoniali e demaniali dello Stato.

Il fatto che tali risorse vengano sottratte alla contabilità dello Stato e trasferite a due società per azioni denota, non solo a nostro avviso ma ad avviso di tutta l'opposizione, che in quest'Assemblea si è battuta tenacemente contro questo provvedimento, quanto questa operazione possa violare i principi fondamentali di trasparenza per quanto riguarda il bilancio dello Stato e per quanto riguarda il nostro sistema fiscale.

Si tratta, quindi, di un'altra operazione un po' equilibrata, un po' rocambolesca del ministro Tremonti, certamente fantasiosa come suo solito. Su questo provvedimento la Corte dei conti ha speso parole inequivocabili, molto chiare, circa gli effetti che il trasferimento di questi beni alle due società predette potrà produrre, evidenziando dunque una critica molto radicale.

Ci troviamo di fronte ad una operazione ricca di trappole, di mistificazioni, a

partire dalle lusinghiere previsioni che possano scaturire sul nostro patrimonio dal risultato delle cartolarizzazioni. Previsioni lusinghiere alle quali invece si contrappone il fatto, e non lo diciamo solo noi, ma lo dicono autorevoli commentatori...

PRESIDENTE. Onorevole, la invito a concludere.

TITTI DE SIMONE. Venti secondi?

PRESIDENTE. Naturalmente con tolleranza, se intende concludere.

TITTI DE SIMONE. Concludo abbastanza velocemente. Il tempo a disposizione è ancora molto ridotto, ieri abbiamo fatto una lunga discussione generale su questo provvedimento; bene, i rischi sono alla luce del sole proprio perché voi intendete porre una gigantesca ipoteca sul patrimonio facendolo diventare oggetto di garanzie per finanziamenti che poi bisognerà restituire alle mani dei creditori; e quando bisognerà restituire ciò che a loro spetta ecco che potrebbe, noi siamo certi, scattare il rischio e il pericolo per il nostro patrimonio, per le spiagge, per le coste, per le collezioni, per i musei che verrebbero sottratti, come automaticamente prevede l'intreccio tra l'articolo 7 e l'articolo 8, al valore della indisponibilità.

Noi, dunque, rivolgiamo ancora, con questa mozione, alla maggioranza ed al Governo, una domanda chiara che non nasce dalla lettera che il Presidente del Consiglio ha voluto scrivere in risposta al Presidente Ciampi, che pure aveva sollevato non poche preoccupazioni sugli effetti del provvedimento. Noi facciamo una domanda chiara, una domanda di garanzia e di certezze nel rispetto dei valori indicati nell'articolo 9 della Costituzione, come richiamava, per l'appunto, il Presidente Ciampi, perché i beni culturali, storici e ambientali siano restituiti alle finalità proprie dei beni pubblici, e vengano mantenute la loro inalienabilità e indisponibilità, perché il regolamento, redatto nella passata legislatura — di cui, autorevoli com-

mentatori, di fatto, oggi, riconoscono il totale annullamento — venga ristabilito e riaffermato al fine di porre sui beni pubblici quelle garanzie e quelle certezze del diritto in materia di tutela che oggi sono così duramente sottratte.

Queste chiarezze, queste garanzie, queste certezze, finora, il Governo non ha saputo fornirle.

Noi chiediamo, con questa mozione, di riaffermarle per evitare che il nostro paese si trovi a dover fare i conti, nei prossimi anni, con una situazione di grave degrado, di grave perdita per l'intero nostro patrimonio (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista*).

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

**LUCIANO VIOLANTE.** Presidente, la ringrazio, innanzitutto, per la cortesia che mi usa; so che mi aveva già chiamato prima. Le sono grato.

Colleghi, signor sottosegretario, questa è una delle vicende più complesse e travagliate di questa legislatura. Credo sia l'unico provvedimento sul quale sono intervenuti il Capo dello Stato, la Corte dei conti, autorità europee, ed una relazione al quale vi sono state le dimissioni di un sottosegretario. Ma il problema non è determinato soltanto dalla complessità del tema, ma anche dal fatto che la questione dei beni culturali, in un paese come il nostro, attiene direttamente all'identità civile.

Il complesso dei beni culturali del nostro paese, infatti, non è il segno di una produzione di corte (così è stato per la Spagna, ad esempio, per la Francia, per alcuni aspetti, o per l'Inghilterra, per altri aspetti ancora). Noi siamo un paese unitario da meno di 150 anni, altri paesi, come la Francia o la Spagna lo sono dalla metà del quattrocento e lì i beni culturali sono accentrati nelle corti, nei regni, negli imperi. Da noi è diverso. La nostra storia è storia di città e non c'è centro, nel nostro paese, che non abbia un bene, architettonico in genere, ma esistono anche, ad

esempio, piccole pinacoteche comunali che custodiscono tesori, noti soltanto agli studiosi, o a chi frequenta questi luoghi.

Dico questo perché vorrei che fosse chiaro che i beni culturali nella nostra storia hanno una funzione di elevazione civile ed hanno una funzione anche di identità e queste due funzioni non sono scisse dalla possibilità di un ritorno economico.

Ritorno economico, funzione culturale, elevazione civile, possono ben conciliarsi ed è stata questa la strategia che ha guidato il centrosinistra durante il suo Governo: abbiamo semplificato le procedure della legge Ronchey, abbiamo defiscalizzato gli investimenti in cultura, abbiamo sottratto al novero dei beni trasferibili quelli che fanno parte del patrimonio dello Stato. Mi pare che gli indirizzi del centrodestra in questa materia siano ondivaghi, equivoci e perciò preoccupanti.

Faccio tre esempi. Innanzitutto sono assolutamente poco chiari, in questa vicenda, il ruolo del Ministero dell'ambiente e del Ministero dei beni culturali; sono marginali, sovrastati dall'ossessione economica.

La seconda questione riguarda l'esautoramento del massimo organo di consulenza del ministro dei beni culturali, il consiglio dei beni culturali e ambientali, che non è stato consultato su questa materia, peraltro, di sua stretta competenza. Questa omessa consultazione ha prodotto, come sappiamo, le dimissioni del vicepresidente, il professor Giuseppe Chiarante. Perché non è stato chiesto il parere? Perché non si voleva che venisse valorizzato l'impianto culturale rispetto all'impianto economico. Questa è la questione.

Il terzo punto è il seguente: nell'ordine del giorno Vizzini, approvato dal Senato si fa riferimento, nel secondo paragrafo, all'opportunità che il trasferimento dei beni di valore artistico, storico e paesaggistico, così come definiti, sia effettuato di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali che dovrà preventivamente approvare l'elenco dei beni trasferibili.

Signor sottosegretario, nel suo intervento di ieri — che non ho ascoltato, ma ho letto con attenzione — lei ha invece affermato di condividere la posizione del ministro Urbani, il quale ha detto che sarebbe impossibile definire rigidi criteri di individuazione dei beni cedibili e di gestione dei beni ceduti, proprio perché il patrimonio pubblico è talmente variegato e differenziato che imporre questi criteri significherebbe privarsi della flessibilità. Ebbene, i casi sono due: o è stato accettato l'ordine del giorno Vizzini — il Governo lo accolse, e credo che fosse proprio lei il rappresentante del Governo presente al Senato —, e pertanto l'esecutivo si è impegnato a redigere tale elenco, oppure è vero ciò che lei ha detto ieri in aula, e cioè che non è possibile compilare questa lista dei beni. Cosa vuol dire privarsi della flessibilità in questa materia? Vuol dire forse che un bene potrà essere di volta in volta considerato cedibile o non cedibile a seconda delle necessità economiche? Ma tale cedibilità non dovrebbe invece dipendere dalla sua natura e dal suo carattere? Queste sono le nostre preoccupazioni, preoccupazioni che non sono state fugate.

In conclusione, con queste mozioni chiediamo regole certe, in quanto non vogliamo che beni essenziali per la nostra identità civile vengano sottratti alle generazioni presenti e future, agli studiosi, a chi in questi beni riconosce se stesso, i propri valori culturali e civili.

Vi è un fatto da considerare: in questo periodo voi state insistendo molto sulla questione della competitività. La competitività, però, non è fatta soltanto da valori economici, bensì dipende da un complesso di valori civili, comunitari ed anche — ma non solo — economici. La vostra idea di competitività si basa fundamentalmente, come emerge anche dal patto recentemente sottoscritto con alcune organizzazioni sindacali, sul taglio dei diritti. Questo è un modo assolutamente sbagliato di affrontare le questioni. La competitività del nostro paese si basa sulla creatività, sul finanziamento per la formazione e la ricerca, sulla valorizzazione di questi beni.

In questo caso vediamo invece che la finanza creativa del ministro Tremonti è diventata finanza ipotetica, cioè una finanza che si basa su eventualità future. Consideriamo soprattutto molto rischioso questo dominio profondo e totalizzante, quasi un moloc, dell'economia innanzitutto, che schiaccia valori civili e culturali che costituiscono l'identità del nostro paese. È per queste ragioni che insistiamo per il voto. Proseguiremo in questa battaglia, una battaglia che ci vede uniti a milioni e milioni di italiani che si riconoscono nei beni del nostro paese, a studiosi, ad organizzazioni culturali; sappiamo che quando si insiste su questa strada, alla fine si vince. Chiederemo al Governo un atto di resipiscenza in ordine alle posizioni finora assunte. Se questo atto di resipiscenza non ci sarà, continueremo, ripeto, nel nostro impegno in Parlamento e nel paese, affinché i beni culturali vengano salvati da un'ipotesi di sottrazione a danno non soltanto nostro ma anche delle generazioni future del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

DOMENICO PAPPATERRA. Signor Presidente, intervengo brevemente per rappresentare la posizione del gruppo dei Socialisti democratici italiani su questo tema. Siamo completamente d'accordo sia con la mozione presentata dall'onorevole Violante sia con quella presentata dai colleghi di Rifondazione comunista. Il nostro convincimento parte dal presupposto che i beni dello Stato sono assolutamente inalienabili. In questo senso, il gruppo dei Socialisti ha già lavorato al Senato, dove il nostro capogruppo, il senatore Del Turco, si è fatto carico della presentazione di una proposta di legge, sottoscritta da diversi parlamentari, mirante a modificare l'impianto del famoso decreto « salva deficit », poi diventato la legge n. 112 del 2002.

Siamo convinti di questa scelta anche per un'altra ragione: nei giorni scorsi ab-

biamo infatti firmato la proposta di legge dell'onorevole Melandri, la quale ha presentato, assieme a tanti parlamentari, un provvedimento che mira finalmente a recepire, a trasformare in regolamento effettivo una normativa che vuole disciplinare la cessione dei beni del demanio e che, soprattutto, tende ad un'azione di valorizzazione e di tutela degli stessi in stretto raccordo con gli enti locali e le regioni, che da questa vicenda sono invece assolutamente tagliati fuori.

Signor Presidente, vi sono poi altre ragioni che ci spingono a concordare con la mozione presentata dall'onorevole Violante; non solo il fatto di iscriverci anche noi al partito della tutela, della difesa a tutti i costi di un patrimonio storico, artistico ed ambientale che, di fatto, rappresenta i nostri sentimenti, la nostra storia, la nostra stessa vicenda comunitaria.

Vi è anche la ragione di dover fornire un chiarimento. A tal proposito, ieri ho ascoltato l'intervento del collega della maggioranza Leone che ha rassicurato l'Assemblea, dicendo che non è assolutamente volontà della maggioranza giungere a decisioni assolutamente forti in questa materia e che, in buona sostanza, nessuno si mette in testa che i monumenti nazionali potranno essere posti in vendita o ceduti. Riteniamo, però, che dalle parole occorra passare ai fatti. In quella legge non vi sono norme chiare al riguardo: esse devono essere scritte poiché tale materia va regolamentata.

Lo stesso ordine del giorno che aveva accompagnato l'approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge al Senato — in quel caso essa, come sappiamo, fu il frutto della necessità di non far decadere lo stesso decreto-legge — a prima firma Vizzini (il quale era anche relatore della legge) mirava a trasformare la modifica dell'articolo 7 in una nuova legge.

Da questo punto di vista, riteniamo che la forte censura della Corte dei conti (richiamata poc'anzi dal presidente Violante), l'autorevole presa di posizione del nostro Presidente della Repubblica e le

vibrate proteste del variegato mondo delle associazioni ambientaliste e culturali, debbano spingere il Governo a riconsiderare una posizione che in questa direzione è di stretta chiusura.

Peraltro, la legge, così redatta, lascia enormi dubbi, compreso quello dell'eventuale passaggio di questi beni prima alla società Patrimonio dello Stato Spa e poi, di fatto, alla società Infrastrutture Spa per il finanziamento di opere pubbliche nel nostro paese. Anche sotto questo profilo, ci sembra che la Corte dei conti abbia espresso forti perplessità rispetto ad un'azione di questo tipo, qualora la stessa non sia supportata da un intervento fortemente chiarificatorio in questa direzione.

L'ultima considerazione è stata espressa poc'anzi dal presidente Violante. In questa vicenda, che doveva vedere protagonisti i due ministri chiave di questo settore, i ministri Matteoli e Urbani, abbiamo, invece, registrato chiaramente un'azione che ha visto il ruolo preponderante del superministro dell'economia. Il ministro Matteoli non è stato neanche considerato in questa vicenda e ciò ci dispiace perché, come ho avuto modo di dire già in diverse circostanze in quest'aula, i suoi propositi o quantomeno i suoi atti di indirizzo dell'azione di Governo apparivano estremamente interessanti dal punto di vista della tutela e della valorizzazione del patrimonio ambientale.

Invece, aver lasciato al ministro dell'economia la libertà di inserire nel decreto, ad esempio, riferimenti alle spiagge, ai boschi e ai porti significa mettere a rischio una seria politica di protezione ambientale di questo paese, significa mettere a rischio la politica delle aree protette e dei parchi (che soprattutto negli ultimi dieci anni in Italia ha registrato un enorme sviluppo), significa — lasciateci esprimere anche questa perplessità — riproporre un eventuale dubbio o una forte preoccupazione da parte di tanti di noi sulla possibilità, per esempio, che il demanio marittimo possa essere messo a disposizione anche per operazioni di brutale sanatoria edilizia.

Noi abbiamo già sollevato questa denuncia quando, in maniera maldestra, fu approvato il famoso articolo 71 della legge finanziaria e la riproponiamo oggi, perché le preoccupazioni di ieri sono rimaste intatte e sono quelle di oggi.

La stessa cosa si può dire del ministro dei beni culturali. Non occorre che lo diciamo noi: la vicenda ha segnato una profonda spaccatura nella compagine di Governo, perché il sottosegretario — mi riferisco all'onorevole Sgarbi — non ha condiviso ovviamente questo tipo di impostazione. Egli ha preso le distanze, ha combattuto ed ha lottato, anche con tanta parte della società civile, delle forze parlamentari e politiche, delle associazioni a difesa del patrimonio storico, artistico ed ambientale del paese. Anche in questa circostanza, le parole del ministro Urbani non sono state assolutamente rassicuranti.

Da questo punto di vista, denunciemo in aula un comportamento estremamente refrattario e molto acquiescente ad una volontà forte, che, invece, è emersa e che è legata soprattutto all'idea che in questo momento, per la necessità di dover far cassa, si può porre mano a tutto ed a chicchessia. Siamo profondamente contrari a questa impostazione.

Ecco perché crediamo che la maggioranza ed il Governo potrebbero favorire una corsia preferenziale per porre mano alla discussione del disegno di legge riguardante la regolamentazione per la cessione dei beni del demanio e, soprattutto, correggere l'impostazione seguita. Infatti, se il Governo facesse un sondaggio come è capitato sulla vicenda del ministro degli interni, anche in questa circostanza, collega Leone, molto probabilmente la maggioranza del paese non sarebbe sintonizzata sulla volontà della maggioranza parlamentare.

La correzione della norma è suggerita da molti, non solo dalle autorevoli fonti citate prima, come il Presidente della Repubblica e la Corte dei conti. Credo che in questo Parlamento si debbano realizzare le correzioni di rotta quando sono giuste

e necessarie. In questo caso siamo in presenza di una norma che va corretta e modificata.

La nostra battaglia, come Socialisti democratici italiani, è iniziata al Senato e la proseguiremo alla Camera perché anche in questa sede impegniamo il gruppo parlamentare a presentare la stessa proposta di legge presentata al Senato. La battaglia non si fermerà oggi, soprattutto se la mozione non dovesse essere accolta. Ci auguriamo, al contrario, che si possano trovare le giuste traiettorie ed una giusta impostazione che ci porti a risolvere un problema che ha ingenerato nel paese molti dubbi e molte perplessità che il Governo ha il dovere di fugare (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani*).

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

**ENZO CARRA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, almeno in questa circostanza non si potrà certo dire che l'opposizione parlamentare non abbia svolto fino in fondo il proprio compito, la funzione che le viene riconosciuta e garantita, di limite e controllo critico al potere della maggioranza. Lo dimostrano gli atti conseguenti alla nostra azione prima, durante e dopo il dibattito sul decreto-legge « salvadeficit » e con la costituzione di Patrimonio Spa e Infrastrutture Spa.

Questa iniziativa si colloca tra le altre del nostro solerte ministro dell'economia. Si tratta di iniziative che, come è stato scritto da un suo autorevole collega, l'economista Mario Deaglio, sono finanziariamente inusuali anche se brillanti e, forse anche per la nota crudeltà del mondo, hanno incontrato ostacoli di ogni genere a livello internazionale. Incontrano ostacoli pure al nostro più ristretto livello a partire, appunto, dalla nostra risoluta opposizione che arriva fino al documento da noi presentato e che oggi voteremo. Si tratta di un documento che fa sintesi non soltanto delle nostre preoccupazioni, ma di quelle racchiuse nella lettera del 15

giugno scorso del Capo di Stato al Presidente del Consiglio dei ministri.

All'atto della promulgazione del decreto-legge non eravamo soltanto noi, perciò, a nutrire preoccupazioni per la sbrigatività con la quale si era pensato di disporre di beni culturali ed ambientali tranquillizzando il Parlamento ed il paese sulla parola, perché mai come su un tema del genere le garanzie vanno date per iscritto e per legge. Ne sono prova il saggio monito del Presidente della Repubblica e la replica imbarazzata del Presidente del Consiglio: una replica che non chiarisce, tuttavia, come si possa risolvere la contraddizione contenuta nell'articolo 7, comma 10, del decreto-legge. Mi riferisco a quella contraddizione per la quale, invece di garantire l'indisponibilità dei beni culturali ed ambientali, si otterrebbe l'effetto opposto: quello di trasferire automaticamente tali beni al cosiddetto patrimonio disponibile. Da qui la necessità di correttivi che ancora, però, non ci sono.

A preparare questo importante scambio di lettere, ad imporre alcuni passi indietro o in avanti della maggioranza vi erano stati l'indignazione e le grida d'allarme che provenivano da settori importanti e qualificati della nostra società. L'ordine del giorno approvato al Senato e presentato da esponenti della maggioranza di Governo al quale si è riferito lo stesso Capo di Stato è stato, in realtà, un passaggio obbligato di questa vicenda che coinvolge il nostro paese e lo rende responsabile verso tutti in ciò che di più delicato ed importante esso dispone e custodisce. Infatti, questa vicenda non interessa soltanto l'Italia.

Noi, durante il dibattito precedente, ci eravamo lamentati del silenzio del ministro della cultura e dei suoi sottosegretari. Questo silenzio è stato rotto soltanto dopo l'accoglimento dell'ordine del giorno del Senato.

Da quel momento abbiamo ascoltato e letto all'interno della stessa maggioranza — anzi nello stesso Governo — invettive e accuse, che noi stessi non c'eravamo sognati di elevare; i sospetti e le accuse che l'ex sottosegretario per i beni e le attività

culturali ha rivolto al suo ex ministro e al decreto-legge che questa maggioranza aveva approvato. Essi sono stati verosimilmente effetto, non causa, di successivi atti di resipiscenza — come li ha definiti anche il collega Violante —, ai quali la nostra mozione si riferisce, e di quelli che ancora chiediamo, cominciando da una definizione di beni inequivocabilmente inalienabili, con l'individuazione di criteri chiari sulla cedibilità di quelli che invece si considerano alienabili; una definizione che, a nostro avviso, andrà concertata con rigore, e con tutta la pazienza e il tempo necessari, da Stato, regioni ed autonomie locali: un inventario quindi che deve essere fatto e che il Governo dimostra di non voler fare.

Ora ci sembra si possa parlare più liberamente, dopo che le nostre critiche per il silenzio del ministro dei beni e delle attività culturali — anzi semplicemente per la sua assenza — sono state superate dalle sovrabbondanti parole dell'ex sottosegretario al ministero, il quale anch'egli all'epoca era comunque silente.

Abbiamo riscontrato che negli ultimi giorni il ministro dei beni e delle attività culturali ha ripreso a parlare, anche se nella sua più recente intervista ha evitato di esprimersi su questo argomento (forse perché lo considera poco rilevante). Ad un anno di distanza dalla costituzione del Governo, abbiamo scoperto che il Ministero dei beni e delle attività culturali era stato considerato una specie di area di parcheggio per ben altre ambizioni del ministro e dei suoi ex collaboratori; così sappiamo che il ministro non poté rifiutare l'incarico, anche se avrebbe preferito la presidenza della RAI.

A questo punto sembra tuttavia che, facendo di necessità virtù, il responsabile dei beni culturali intenda impegnarsi nella missione che gli è stata affidata: benissimo! Probabilmente le liti poco decorose, nei toni e nelle modalità, tra i membri del Governo, alle quali abbiamo assistito, hanno sortito un effetto positivo. Ma allora, rispettando lo spirito della lettera del Presidente della Repubblica, si accolga l'inclusione — che noi pretendiamo — nel

processo decisionale dei ministri interessati, quando si tratta di beni culturali e ambientali, perché non possono esser lasciati alla fantasia e alla creatività del ministro dell'economia e delle finanze. Non abbiamo mai seriamente temuto per la vendita della Fontana di Trevi e del Colosseo, ma sappiamo che sarebbe — sarà — possibile la messa sul mercato di quel vastissimo, diffuso e sconosciuto patrimonio che è la vera grande ricchezza del nostro paese. È questo patrimonio, che va garantito e salvaguardato! Ci sembra addirittura di chiedere e di pretendere poco, trattandosi di una questione di semplice buon senso. Il fatto che qualche ravvedimento operoso ci sia stato in queste settimane ci fa sperare.

Vorremmo che la nostra mozione venisse condivisa anche dalla maggioranza, o da parti di essa, e comunque desideriamo che l'opposizione — tutta l'opposizione — voti un documento unitario (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-Ulivo e dei Democratici di sinistra-Ulivo*).

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

**ANDREA COLASIO.** Credo che noi tutti, colleghi, siamo consapevoli delle profonde implicazioni che la vicenda della Patrimonio dello Stato Spa ha avuto, ha ed avrà rispetto al modello di gestione del nostro patrimonio culturale e rispetto alla stessa immagine, identità, ruolo e funzioni del nostro Ministero dei beni e delle attività culturali. Lo diciamo con chiarezza e senza eccessivo carico polemico, o meglio ne prendiamo atto, avendo la precisa consapevolezza che come opposizione avevamo presentato, in aula, degli emendamenti che, se recepiti, avrebbero reso non necessario l'autorevole intervento del Capo dello Stato.

Ma ve lo vogliamo ricordare, colleghi della maggioranza: non avete voluto ascoltarci. Il Capo dello Stato è stato così costretto a ricordarvi che una corretta gestione del patrimonio dello Stato deve contemperare principi diversi: quello di

economicità e di redditività, ma anche quelli che ineriscono all'identità e alla sua sedimentazione nel nostro patrimonio storico, culturale e ambientale. La lettera di risposta del Presidente Berlusconi è stata certo un atto dovuto, di correttezza istituzionale, ma non è certo stata una risposta precisa, di merito, alle preoccupazioni e indicazioni puntuali, espresse con fermezza del Presidente Ciampi.

Non ce ne vorrà il ministro Urbani se affermiamo che, a fronte di tanta turbolenza, la sua reattività, le risposte che ha fornito ci sono sembrate del tutto inadeguate rispetto al rilievo politico-istituzionale nonché culturale dell'intera vicenda.

L'universo associativo italiano, culturale ed ambientale, dal FAI al WWF e da Italia Nostra a Legambiente, ha espresso motivatamente le sue preoccupazioni. Il mondo della cultura, italiano e internazionale, si è pronunciato in merito; il sottosegretario Sgarbi ha ritenuto doveroso dimettersi; una parte della stessa maggioranza, al Senato, ha recepito i nostri emendamenti; il Presidente Ciampi — lo ripeto — ha ritenuto doveroso accompagnare la promulgazione della legge con una lettera al Presidente Berlusconi.

Eppure, a fronte di tutto ciò, a fronte di tanta turbolenza ed inquietudine, il ministro Urbani non ha trovato di meglio che dedicarsi agli studi comparati, come ha dichiarato ieri alla stampa. Ha dichiarato di fare il Pierino per scoprire che, nel nostro paese, si spende per la cultura molto meno di quanto non si faccia negli altri grandi paesi europei.

Ministro Urbani — mi rivolgo a lei, anche se non è presente in aula — non era certo necessario occupare per un anno il ruolo di ministro della cultura per accorgersi di questa paradossale anomalia. La comparazione con gli altri grandi paesi europei non ci dice solo che spendiamo circa 60 euro *pro capite* per la cultura in Italia contro i 105 euro della Germania e i 125 euro della Francia, ma anche che siamo il solo paese europeo — e questo dovrebbe interessare i colleghi della Lega

— nel quale le spese, governate dal centro, dai Ministeri, sono superiori a quelle governate dai vari governi territoriali.

Nel nostro paese il centro pesa per oltre il 50 per cento, mentre non solo in paesi a struttura federale o semifederale — come la Germania e la Spagna — si è ben sotto la soglia del 50 per cento (qui il centro rappresenta il 20-30 per cento), ma anche nella centralistica Francia le strutture ministeriali pesano solo il 45 per cento.

Questo, colleghi della Lega, è il vero punto di caduta della Patrimonio Spa.

CESARE RIZZI. Li avete fatti voi tutti quegli apparati lì!

ANDREA COLASIO. Non basta affermare che, da noi, i rapporti tra centro e periferia non sono riconducibili alla vecchia formula di Parigi e del deserto francese in quanto, in Italia — è vero — c'è il policentrismo, ci sono le cento città. Ma vorrei ricordare, colleghi, che da noi ci sono, sì, le cento città, ma ci sono anche le cento periferie culturali.

Se ciò è vero — e lo è — qualcuno, allora, ci spieghi come la Patrimonio Spa si concilia con la necessità di riscrivere i rapporti culturali tra centro e periferia e come una gestione e una ipotetica valorizzazione burocratica e centralistica possano conciliarsi con l'autogoverno delle periferie, con la riforma del titolo V della Costituzione, con una prospettiva autenticamente federalistica, incentrata su modelli gestionali, flessibili e dinamici. Nulla di tutto ciò!

La Patrimonio Spa non ha nulla a che vedere con un modello innovativo di gestione del nostro patrimonio culturale; confligge con ogni ipotesi di museo diffuso, con l'idea di distretti culturali e con la stessa possibilità di coinvolgimento gestionale dei privati, delle fondazioni, dell'universo del *non-profit* che, spesso, viene evocato e con il quale, a tutt'oggi, non siete in grado di definire alcun rapporto.

A ciò si aggiunga l'incongruenza tra il comma 10 dell'articolo 7 e il riferimento al decreto-legge n. 410, con gli automatismi

che esso comporta rispetto alla possibilità di alienazione del patrimonio storico-culturale.

Il fatto, poi, che il ministro Urbani, oggi, non abbia ritenuto di essere presente e di rispondere alle opposizioni è, certo, un fatto grave, che ci preoccupa. Inoltre, non meno grave è il fatto che il ministro Urbani non abbia ritenuto doveroso rispondere all'opinione pubblica italiana che, rispetto alla vicenda della Patrimonio Spa, ha espresso non poche preoccupazioni.

E questo, colleghi della maggioranza, è il vero nodo politico (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*)!

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

ANTONIO PEPE. Signor Presidente, intervengo per pochissimi minuti anche perché molto si è detto sui giornali, in televisione ed anche in aula, nel dibattito che ci sta vedendo impegnati, sulla presunta volontà del Governo di svendere il suo patrimonio. Richiamo l'attenzione dei colleghi sul reale contenuto dell'articolo 7 del provvedimento, dal quale sono scaturite le mozioni al nostro esame. L'articolo 7, che istituisce la Patrimonio dello Stato Spa, prevede, che « per la valorizzazione, gestione ed alienazione del patrimonio dello Stato e nel rispetto dei requisiti e delle finalità proprie dei beni pubblici, è istituita la società Patrimonio dello Stato Spa ». È espressamente previsto, però, che il trasferimento dallo Stato alla società Patrimonio dello Stato Spa non modifica lo stato giuridico dei beni e non elimina i vincoli previsti dall'articolo 823 del codice civile. E l'articolo 823 del codice civile sancisce espressamente che i beni demaniali sono inalienabili.

Ci si potrebbe chiedere quali siano i beni demaniali. Basterà leggere l'articolo 822 del codice civile che chiarisce come siano demaniali non soltanto il lido, le spiagge, i fiumi e i torrenti ma anche gli immobili riconosciuti di interesse storico, artistico ed archeologico a norma delle

leggi in materia. Quindi, gli immobili vincolati ai sensi della vecchia legge 1° giugno 1939, n. 1.089, ed appartenenti allo Stato sono sicuramente demaniali e, per ciò stesso, inalienabili; di conseguenza, qualsiasi atto di trasferimento di questi beni sarebbe nullo, perché contrario a norme imperative. Dunque, al di là delle polemiche e della poca chiarezza normativa, penso sia giusto confermare in quest'aula non soltanto che il Governo non vuole svendere i beni di particolare valore ma anche che nello stesso testo normativo è prevista espressamente la loro inalienabilità. Qualsiasi vendita, qualsiasi trasferimento sarebbe nullo — lo ripeto — perché contrario a norme imperative: nel testo è espressamente previsto che i vincoli, di cui all'articolo 823 del codice civile, permangono.

Nell'annunciare il voto contrario alle mozioni da parte del gruppo di Alleanza nazionale, faccio riferimento a quanto espressamente detto sul tema dal Governo. Il mio intervento, tuttavia, è finalizzato, lo ripeto, soprattutto a ribadire che il testo non prevede alcuna possibilità di svendere i beni demaniali e che non c'è stata, da parte del Governo, alcuna volontà di farlo (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

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

**LUANA ZANELLA.** Signor Presidente, innanzitutto credo che il Governo e la maggioranza farebbero molto bene ad accogliere positivamente le proposte — sono due, ma di contenuto per certi aspetti analogo — dell'opposizione che, come è stato ribadito nel corso di più interventi, chiedono soprattutto di ristabilire certezza rispetto ad un regime che — nonostante le dichiarazioni espresse ieri dal Governo e ieri ed oggi dai rappresentanti della maggioranza — rimangono nella nebulosità, nell'incertezza, nella mancanza di riferimenti atti a garantire la tutela del patrimonio comune a tutti, come previsto dall'articolo 9 della Costituzione.

Non dimentichiamo che la legge 15 giugno 2002, n. 112, prevede la disciplina di ben due società, intrecciate fra di loro proprio per il nesso costituito dal patrimonio pubblico collettivo, preziosissimo ed inalienabile di per sé, almeno per gran parte della sua sostanza. Dunque, al centro ci sono 2 mila miliardi di euro: tanto sono stati stimati i beni culturali ed ambientali, con una valutazione, sicuramente realizzata con criteri ragionieristici, che risulta — se vogliamo — aleatoria. Il tutto perché? Il tutto avviene per definire una voce attiva nell'azienda Italia, appunto nell'azienda, perché si vuole che l'Italia sia soprattutto un'azienda. Inoltre, nell'attivo dei cespiti noi vediamo l'immenso patrimonio comune che servirà a prestare garanzia, quindi, oggetto di ipotetica ipoteca. Tutto questo si realizza per far sì che il nostro paese arrivi a questa famosa modernizzazione, attraverso la costruzione di ciò che è ritenuto indispensabile.

Quindi, il regime demaniale, il regime patrimoniale pubblico salta — c'è poco da dire — nel momento in cui titolari dei diritti reali del patrimonio collettivo diventano delle società che dal punto di vista giuridico sono di fatto in regime privatistico. Vi sono state le reazioni da parte delle associazioni ambientaliste, che sono state riportate in questa sede da autorevoli esponenti anche della maggioranza — non dimentichiamo la penosa vicenda dell'onorevole Sgarbi —, e dal Presidente della Repubblica, che ovviamente si è fatto carico del problema in quanto garante della Costituzione. Ebbene, questo ci dice della grandissima preoccupazione che attraversa tutto il paese nel momento in cui, di fatto, si sdemanializzano i beni demaniali e ciò in conformità, in sintonia e in continuità con quanto già la legge finanziaria per il 2002 anticipò, rispetto a quel provvedimento relativo alla privatizzazione dei musei che è stato, anch'esso, tanto criticato da parte dell'opposizione.

Infatti, non siamo contrarie e contrari, ovviamente, a che si valorizzi e si recuperi anche per un uso economico il patrimonio pubblico e in realtà, tutta la nostra economia turistica è legata nient'altro che a

questo. Tuttavia, questo non significa poi svendere ciò che rappresenta quanto di prezioso la collettività ha nel suo insieme, ma significa invece una valorizzazione attenta ai risvolti economici che non arrivi alla *deregulation*, allo « scoordinamento », allo scardinamento dei principi e dei criteri che ispirano, e da lunga pezza, la conservazione dei beni culturali, e che sono fatti di conoscenza, di capacità di valorizzazione, di tutela e di costruzione di percorsi di avvicinamento da parte della popolazione locale. I beni immobili di valore artistico potranno, di fatto, in grande misura — in una misura che ancora non riusciamo a calcolare, anche se le associazioni ambientaliste hanno tentato di fornire un elenco di beni che potranno essere teoricamente alienati — essere venduti o comunque alienati ad altro titolo, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali. Sappiamo quanto alcuni ministri siano in qualche misura succubi di una politica, a nostro giudizio, molto sconsiderata e anche pericolosa che viene perseguita dal ministro Tremonti.

Quindi, noi non vogliamo assolutamente che venga messo in discussione il regime della pubblicità perché garantisce che lo Stato sia custode. Noi abbiamo già visto, rispetto ai beni pubblici del patrimonio collettivo, nella scorsa legislatura tutte le vicende relative all'agenzia del demanio e come sia stato difficile anche con gli enti locali quantificare il patrimonio di un valore incommensurabile e co-decidere e coprogrammare l'eventuale alienazione. Abbiamo visto quanti problemi siano nati, proprio perché vi sono tutta una serie di beni in teoria alienabili: penso, ad esempio, al sistema delle fortificazioni della mia città, della città di Mestre, oppure agli isolotti della laguna di Venezia.

Ciò perché il fatto di valorizzarli dal punto di vista economico impediva, per esempio, agli enti locali di perseguire un loro progetto di valorizzazione che aveva a che fare, non soltanto — ovviamente — con il criterio economicistico, ma con la valorizzazione, la costruzione di identità, lo

sviluppo della qualità, della cultura e di tutto ciò che costituisce il vero valore di una realtà locale e non solo.

Noi sappiamo che l'articolo 9 della Costituzione prevede che lo Stato abbia primariamente il dovere di tutelare il paesaggio e non quello di tradurre in termini economici e finanziari il suo valore. Il patrimonio non è uno strumento per fare altro come, ad esempio, le famose opere pubbliche ritenute prioritarie; noi sappiamo, infatti, che, secondo il ministro Lunardi, la priorità riguarda centinaia e centinaia di opere, quindi tale criterio risulta essere molto soggettivo.

Per noi lo Stato deve continuare ad essere garante dello sviluppo culturale attraverso la tutela del patrimonio storico, artistico e paesaggistico. Infatti, uno dei problemi più attuali è rappresentato proprio dalla tutela paesaggistica fortemente messa a rischio, non soltanto dalla legge n. 112 del 2002, ma dal modo stesso di concepire lo sviluppo economico e infrastrutturale da parte di questo Governo. Sappiamo anche che la legge del 1939, ripresa dal testo unico del 1999, disponeva e dispone l'assoluta inalienabilità, qualora la proprietà dei beni culturali, museali, delle raccolte delle biblioteche e delle pinacoteche fosse di proprietà pubblica. Si pensava, infatti, che solo attraverso la tutela statale e pubblica ed una certa assunzione di responsabilità — che ha come risvolto la solidarietà nazionale — si potesse garantire la possibilità di valorizzare beni che potevano essere conservati, tutelati e consolidati nel loro valore soltanto con un approccio che andasse al di là di quello strettamente economico. Proprio questo criterio, ancorato alla pubblicità e alla demanialità, è quello messo più in discussione. Sono a rischio gli immobili riconosciuti di interesse storico, archeologico e artistico, le raccolte dei musei, gli archivi, le pinacoteche, le biblioteche di proprietà dello Stato e su cui non soltanto si fondano l'identità e lo sviluppo culturale del paese, ma anche il futuro culturale delle generazioni a venire (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

**TEODORO BUONTEMPO.** Signor Presidente, sono stato tra i primi a sollevare perplessità e dubbi sul provvedimento presentato alla Camera e riguardante la vendita del patrimonio demaniale: in seguito — come è noto — vi sono state polemiche e dibattiti. Ritengo sul serio che il Governo, possibilmente, avrebbe dovuto concordare un documento con l'opposizione, affinché venissero definiti, attraverso un testo scritto, i limiti alla possibilità di alienare i beni demaniali. Per quanto riguarda l'uso di luoghi di particolare valore storico, artistico ed architettonico, vi sono leggi vigenti che tutelano questi beni, questo patrimonio, ma da alcuni anni a questa parte, a cominciare dalle giunte di sinistra, ed ora, con il governo di centrodestra, se ne fa un uso improprio.

Le posso citare concerti di musica moderna, di cui sono appassionato, che non dovrebbero svolgersi nella piazza del Campidoglio; sono stati organizzati concerti ai Fori imperiali, con danni — a mio avviso — incalcolabili a beni il cui valore non è stimabile, che appartengono all'umanità intera. Quando il teatro di Ostia antica, anziché per manifestazioni teatrali o di musica classica viene utilizzato per concerti con decibel alle stelle ed il volume incontrollato si provocano lacerazioni a quel patrimonio, con danni incalcolabili, non rilevabili immediatamente, ma solo nei prossimi decenni. Il danno provocato oggi produrrà effetti distruttivi nel corso degli anni.

Anche in tal caso le giunte di sinistra, di destra e di centro, a parole, difendono il patrimonio artistico storico e archeologico pregiato, mentre nella pratica quotidiana ne fanno scempio. Se si organizzasse nella piazza di Michelangelo del Campidoglio un concerto a volume proibitivo si pensi al danno che si potrà arrecare a quello scenario irripetibile, concepito in modo tale che non si sarebbe mai pensato un uso del genere. In passato non era mai avvenuto un uso improprio di tali luoghi!

Il provvedimento fa chiaramente riferimento al decreto legislativo n. 490 del 1999, nel quale si prevede la tutela per i beni di particolare pregio culturale, storico, archeologico ed artistico.

Il suddetto decreto legislativo elenca alcune situazioni precise, senza fare riferimento a quella serie infinita di beni che non sono di altissimo pregio per la comunità nazionale e internazionale, ma che invece lo sono per le comunità locali. In ciascun comune d'Italia, contraddistinto da una ricca storia, vi sono opere che appartengono all'identità della popolazione di quella cittadina e da alcuni anni a questa parte se ne fa un uso spregiudicato, anche perché molti di tali beni sono finiti nelle mani di immobiliari che hanno venduto alcuni di essi (« castelletti », case padronali, luoghi quasi di culto, per la radice, la storia e l'identità di quelle popolazioni) per gli usi più indefiniti, più strani e più impropri.

Onorevole Violante, contrariamente a quanto risulta scritto nella mozione in esame, ritengo che sia il Parlamento a dover manifestare la volontà di svolgere un ruolo centrale. Mi pare sia contraddittorio il fatto che uno dei *leader* dell'opposizione, per tutelare le prerogative proprie del Parlamento, faccia appello al Governo perché quest'ultimo non si opponga ad un percorso preferenziale di proposte di legge di iniziativa parlamentare.

Ritengo ciò sia una contraddizione, un autogol da parte della minoranza perché quest'ultima ha la possibilità che si attribuisca alle proposte di legge una corsia preferenziale come è stabilito dal nostro regolamento. Non lo può fare solo l'opposizione; ricordo, infatti, che, con riferimento ad altri provvedimenti, è emersa una certa condivisione da parte di liberi deputati del centrodestra che non hanno rifiutato il loro appoggio quando si è trattato di apportare ulteriori elementi di riflessione.

Anche per quanto riguarda la legge sulla vendita del patrimonio immobiliare degli enti di previdenza, si sta assistendo al fatto che questi enti non rispettano la

normativa vigente nel vendere quel patrimonio agli inquilini che abitano quelle case e che hanno presentato domanda negli anni passati e a cui gli enti non hanno risposto. Successivamente è stato approvato in questo ramo del Parlamento quell'emendamento da me presentato che, invece, attribuiva nuovamente questo diritto con riferimento alle domande presentate sino al 30 ottobre.

Vorrei citare ad esempio i patrimoni di diverse città: vi sono Roma e città storiche come Firenze e Venezia nelle quali abbiamo un patrimonio immobiliare appartenente alle ex opere pie, frutto di donazioni fatte alle pubbliche amministrazioni da parte di persone che si sono private ed hanno privato i loro eredi di parti dei loro beni appunto per donarli alla pubblica amministrazione per un utilizzo utile alla collettività.

Questo è il caso anche del patrimonio degli enti di previdenza nei centri storici: i comuni stanno vendendo locali all'interno dei quali vi sono botteghe di persone che si dedicano ad antichi mestieri artigianali. Noi vediamo invece che le jeanserie stanno occupando i centri storici mentre gli artigiani, di grande pregio e qualità, nonché gli artisti sono costretti ad arretrare, finendo nelle periferie e quindi nell'anonimato più assoluto.

Sta avvenendo che nei centri storici non soltanto vengono cacciati i proprietari di antiche botteghe e bar, ma vengono altresì vendute case che dovrebbero servire a tutelare l'abitabilità nei centri storici. Vengono invece venduti immobili a società finanziarie le quali utilizzano questi appartamenti per trarne maggiore utilità economica. Se ne fa quindi un immenso ed infinito ufficio. A Roma abbiamo interi quartieri, — Parioli, Trieste, Salario, Nomentano, Italia, Prati, Flaminio —, nei quali gli abitanti vengono cacciati perché il patrimonio pubblico comunale degli enti IPAB (ex opere pie) e degli enti di previdenza viene venduto senza regole per la loro destinazione d'uso. Abbiamo quindi uno stravolgimento del tessuto urbano ed un impoverimento dei centri storici, nonché un'imposizione di attività

che non dovrebbero trovare cittadinanza all'interno delle antiche vie e piazze, che rappresentano una ricchezza patrimoniale propria delle città che hanno una loro storia.

Se questo sta avvenendo quotidianamente per quel patrimonio immobiliare, se cioè sta avvenendo attraverso l'uso dei luoghi sacri della cultura per lo svolgimento di attività assolutamente improprie, chiedo una maggiore attenzione del Governo al fine di predisporre un testo che fosse coerente con l'indirizzo del Governo.

Tuttavia, l'indirizzo del Governo non è un precipizio! L'indirizzo del Governo deve invece trovare in Parlamento il giusto equilibrio al fine di evitare effetti negativi che finiscano col distruggerlo.

Ad esempio, il fatto che per i beni che attengono all'ambiente, ai fiumi, al mare non si preveda il nulla osta preventivo del Ministero dell'ambiente, è un difetto del testo legislativo che, con un po' di serenità e non con discorsi del genere « o di qua o di là », ma con un po' di equilibrio e di buonsenso, avrebbe potuto essere modificato nel testo stesso.

Quindi, nel rispetto della coalizione della quale faccio parte, non voterò a favore di questo documento, ma mi asterrò dal voto, invitando ancora una volta maggioranza e opposizione a rinviare la votazione su questo documento (*Commenti*)... Vito, per favore, fai un'altra cosa, santo Iddio! Guardi solo l'orologio! C'era già Cofferati, alla Pirelli, che guardava l'orologio. Guardiamo un po' anche alla sostanza dei problemi!

Invito maggioranza e opposizione a decidere uno slittamento di questa votazione affinché, su argomenti tanto importanti, non ci sia chi vince e chi perde soltanto per mettere una bandierina, ma possa vincere il bene comune, che io ritengo la maggioranza voglia perseguire.

#### **Preavviso di votazioni elettroniche**

(ore 12,10).

**PRESIDENTE.** Poiché nel corso della seduta avranno luogo votazioni mediante

procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

### Si riprende la discussione.

#### (Ripresa dichiarazioni di voto)

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

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, le generiche, deboli e inconsistenti argomentazioni di chi è intervenuto a supporto di questa mozione — e, *in primis*, primo firmatario — fanno intendere come forse neanche i sottoscrittori e la parte politica che ha inteso sostenere la mozione creda in ciò che si chiede in questo documento.

Evidentemente, non ci sono argomentazioni forti a sostegno della richiesta di cambiamento della legge, supporti giuridici non ve ne sono. Si porta all'attenzione dell'Assemblea un tentativo di modifica del provvedimento in questione soltanto sulla scorta di ragioni che esulano da quelle strettamente tecnico-giuridiche. Mi riferisco a strumentalizzazioni che vedono il primo firmatario e i sottoscrittori della mozione in prima linea su un solo argomento: contrapporsi *tout court* alle azioni del Governo.

Questo Governo, evidentemente, sta tentando di fare tutto quello che voleva fare il centrosinistra in questa materia e che non è riuscito a fare, perché il fallimento clamoroso dei provvedimenti dei governi che hanno preceduto il Governo Berlusconi è sotto gli occhi di tutti e forse — mi si passi il termine — « brucia » il fatto che questo Governo, invece, vuole andare avanti in maniera perentoria per risolvere definitivamente questo annoso problema.

Sul piano tecnico va detto come le azioni della Patrimonio dello Stato Spa siano detenute dal Ministero dell'economia e delle finanze — rispondo ad alcuni punti della mozione — e possano essere cedute ad altre società di cui il ministero detenga

comunque, direttamente o indirettamente, l'intero capitale sociale. Per tale ragione, non viene mai meno il controllo pubblico delle società a cui possono essere trasferiti i diritti, pieni o parziali, sui beni mobili facenti parte del patrimonio disponibile o indisponibile dello Stato. Allo stesso modo, alla Patrimonio dello Stato Spa possono essere trasferiti i diritti sui beni immobili del patrimonio dello Stato. Questo significa che c'è una scelta a monte sui beni che sono suscettibili di una valorizzazione economica e che possono rientrare nelle logiche di mercato e questo rappresenta una garanzia forte, anzi fortissima, nei confronti dei pericoli paventati dall'onorevole Violante e dagli altri sottoscrittori della sua mozione.

È vero che il trasferimento dei beni di valore artistico e storico è effettuato d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali solo per i beni di particolare valore artistico, ma questa è, di per sé, già una grande, forte garanzia, aggiuntiva per una piena e totale tutela dei beni che abbiano una notevole rilevanza.

In base al provvedimento, inoltre, il trasferimento alla Patrimonio dello Stato Spa non modifica il regime giuridico (egregiamente, il collega Antonio Pepe, del gruppo di Alleanza nazionale, ha sottoposto la questione all'attenzione dell'Assemblea) previsto dagli articoli 823 e 829 del codice civile, ed in particolare non modifica l'inalienabilità dei beni demaniali e del patrimonio indisponibile, salvo quanto previsto dalle leggi che li disciplinano, ma ciò attiene a tutt'altra cosa.

Tutto ciò non è in contraddizione — così come sostengono i firmatari della mozione — con il riferimento all'articolo 3 del decreto-legge 25 settembre 2001, n. 351, che non comporta, naturalmente, l'automatico passaggio dei beni al patrimonio disponibile — con conseguente alienabilità —, in quanto tale effetto non è assolutamente scontato, poiché il citato decreto prevede una procedura selettiva per rendere alienabile un bene pubblico che non lo è. Quindi, non vi sarebbe

alcuna automaticità e contraddizione con l'applicazione dei predetti articoli del codice civile.

In punto di diritto, queste sono le risposte concrete alle affermazioni non puntali di chi ha sottoscritto la mozione. Alla luce di questo, va rilevato come vi sia una strumentalizzazione nell'azione dei firmatari della mozione che hanno preso spunto anche dalle richieste di chiarimento del Presidente della Repubblica; ricordo che lo stesso ha firmato il decreto, mentre le osservazioni riguardano la legge. Le osservazioni del Presidente della Repubblica tendono ad accreditare un'interpretazione forzata delle funzioni e delle finalità della Patrimonio dello Stato Spa. Così, strumentalmente, viene fatto dall'opposizione.

Si è parlato strumentalmente, in maniera paradossale, della vendita del Colosseo e di altre assurdità e questo tipo di presa di posizione avvalorata ancora di più l'intenzione di porre in atto una strumentalizzazione per colpire l'azione di Governo, e non certo per entrare nel merito delle questioni, così come non si è entrati nel merito di questo provvedimento che, invece, porterebbe definitivamente ad una risoluzione.

La legislazione di tutela dei beni culturali ed ambientali non è assolutamente intaccata. Continuare a dispiegare tutti i propri effetti e, comunque, ogni alienazione e, prima di essa, ogni dichiarazione di alienabilità, sarà sottoposta ad una precisa valutazione, caso per caso. Sono fatti che rinvengono, non da un'interpretazione, ma dalla legge, così come è stata proposta dal Governo ed approvata dalla maggioranza.

Non siamo pertanto in presenza della vendita dei cosiddetti gioielli di famiglia, come si è tentato di far credere, non solo con questo provvedimento, ma con tanti altri provvedimenti che questo Governo e questa maggioranza hanno realizzato. Vogliamo solo che i terreni agricoli ed edificabili, i capannoni industriali e gli interi stabili siano — se non necessari, naturalmente, allo svolgimento di funzioni pubbliche — alienati o messi a reddito, se-

condo le regole di mercato, in quanto i cittadini — che sono i reali proprietari — hanno diritto ad ottenere indirettamente, sotto forma di minore tassazione, tutti i benefici possibili che si possono trarre dai beni pubblici. Non si deve dimenticare, a tal proposito, come premessa di questa azione che l'opposizione, oggi, ha portato all'attenzione dell'Assemblea, che questo Governo sta tentando di mettere fine ad una serie di mancanze che, negli ultimi quindici anni, sono state « prodotte » nei confronti del patrimonio dello Stato, con l'apporto, non solo delle maggioranze che si sono susseguite, ma anche delle opposizioni. Parlo del Partito comunista dell'epoca che votò alcuni provvedimenti che hanno posto il nostro patrimonio in questo stato. È per questo motivo che la legge non ha bisogno di essere modificata e che il gruppo di Forza Italia voterà contro questa mozione (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

Passiamo ai voti.

RENZO INNOCENTI. Signor Presidente, a nome del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, chiedo la votazione nominale mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Sta bene. In tal caso, per consentire l'ulteriore decorso del termine regolamentare di preavviso, sospendo fino alle ore 12,30 la seduta che riprenderà con votazioni immediate.

**La seduta, sospesa alle 12,15, è ripresa alle 12,30.**

**(Votazioni)**

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Violante ed altri n. 1-00087, non accettata dal Governo.

*(Segue la votazione).*

RENZO INNOCENTI. Signor Presidente!

PIERO RUZZANTE. Presidente, guardi là!

PRESIDENTE. Che c'è, onorevole?

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, lì ciascuno deve votare per sé.

PRESIDENTE. Invito i colleghi a votare ciascuno per sé.

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti .....	391
Votanti .....	389
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	195
Hanno votato sì .....	183
Hanno votato no ..	206).

La Presidenza prende atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Cusumano non ha funzionato.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione Titti De Simone ed altri n. 1-00084, non accettata dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti .....	397
Votanti .....	392
Astenuti .....	5
Maggioranza .....	197
Hanno votato sì .....	187
Hanno votato no ..	205).

La Presidenza prende atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Cusumano non ha funzionato.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale (2892) (ore 12,33).**

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

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali.

**(Esame dell'articolo unico - A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione (*vedi l'allegato A - A.C. 2892 sezione 1*), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A - A.C. 2892 sezione 2*).

Avverto che le proposte emendative sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A - A.C. 2892 sezione 3*).

Avverto che non sono state presentate proposte emendative riferite all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A - A.C. 2892 sezione 5*).

Avverto, inoltre, che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A - A.C. 2892 sezione 6*).

Avverto, altresì, che la Presidenza - conformemente agli indirizzi assunti dalla presidenza della IX Commissione (Trasporti) - non ritiene ammissibili (*vedi l'allegato A - A.C. 2892 sezione 4*), a norma dell'articolo 96-bis, comma 7, del regolamento, in quanto non strettamente attinenti al contenuto del decreto-legge, che reca esclusivamente disposizioni finalizzate a garantire la sicurezza nella circolazione stradale, i seguenti emendamenti ed articoli aggiuntivi: Caparini 01.01 e

Gibelli 4.01 — già dichiarati inammissibili in Commissione — relativi all'uso delle lingue nelle indicazioni toponomastiche e nei segnali stradali; La Grua 1.10 — non presentato in Commissione — che abroga la norma del codice della strada relativa alla revoca della patente di guida a soggetti socialmente pericolosi.

Informo l'Assemblea che, in relazione al numero di emendamenti presentati, la Presidenza applicherà l'articolo 85-*bis* del regolamento, procedendo, in particolare, a votazioni per principi o riassuntive, ai sensi dell'articolo 85, comma 8, ultimo periodo, ferma restando l'applicazione dell'ordinario regime delle preclusioni e delle votazioni a scalare.

A tal fine, la componente politica dei Verdi del gruppo Misto ha segnalato gli emendamenti da porre comunque in votazione.

Passiamo agli interventi sulle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, ho chiesto di parlare per far rilevare — la vicenda ha dell'incredibile! — come sia stato « corretto », nel corso dei lavori parlamentari, il decreto-legge al nostro esame.

Il provvedimento, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 20 giugno con l'obiettivo di intervenire con urgenza — ecco il motivo della scelta del decreto-legge — in materia di sicurezza sulle strade nel periodo tipico dei grandi spostamenti dovuti al periodo feriale estivo (luglio-agosto), è composto di quattro articoli, più un quinto che dispone circa l'entrata in vigore, scritti così male ed in modo così dilettesco da risultare contraddittori tra di loro, in contrasto con la legislazione vigente e, quindi, inapplicabili.

Il decreto-legge originario non stava in piedi, non poteva essere applicato e non poteva produrre gli effetti che, nelle intenzioni, si volevano. Non a caso, in queste settimane, tutti i mezzi di informazione non sapevano quale informazione dare.

Ricorderete tutti le diverse indicazioni relative all'obbligo di tenere accese le luci durante il giorno sulle autostrade. Leggiamo i titoli di alcuni giornali pubblicati in questi giorni. Il *Gazzettino*: fari accesi, non capisco ma mi adegua. Successivamente: la Babele sui fari accesi aspettando l'interprete. Il 26 giugno, il quotidiano *Liberio*: fari accesi: roba da ridere. E ancora il *Messaggero*: ingorgo dei codicilli. *Il Sole 24 Ore*: fari accesi di giorno, sono obblighi e caos. E così il *Corriere della sera* e *La Stampa*.

Sono state date contraddittorie versioni da Lunardi in un senso, dal capo della polizia stradale, in un altro, con i cittadini sbalorditi ed incapaci di comprendere. E così per le sanzioni relative alle eventuali infrazioni. Il decreto-legge, in quanto strumento urgente, avrebbe dovuto produrre un effetto immediato, ma, con un comunicato dell'ufficio stampa, il ministro ha comunicato che si sarebbero poi pagate le sanzioni solo dopo qualche mese. Insomma, si è creata una situazione un po' comica e un po' penosa rispetto alla quale i cittadini, allo sbalordimento, hanno fatto seguire originali battute salaci e barzellette. Insomma, siamo al dilettesimo.

È una forzatura settaria questa? Se infatti guardiamo semplicemente il testo del decreto-legge di oggi ci accorgiamo, *de visu*, che, dopo 12 giorni la pubblicazione del decreto-legge, ci troviamo di fronte ad un altro decreto-legge proposto dal Governo. Sono stati modificati completamente tre articoli su quattro. Credo si tratti di un precedente unico nella storia italiana, europea ed occidentale.

Qual è il quadro generale, la situazione concreta, la cruda cornice nella quale si inserisce questo provvedimento? È quello di una situazione drammatica rispetto alla quale le scelte del ministro Lunardi sono ben poca cosa. Servirebbe un'azione diversa, un'azione d'urto e duratura sulle ragioni degli incidenti e sulle aree urbane. Citerò alcuni dati, ma voglio ricordare che dietro ai numeri ed alle percentuali vi sono persone, uomini, donne, ragazzi, ragazze, famiglie; vi sono drammi che, in molti casi, dureranno per sempre.

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

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

In questo quadro, il Parlamento italiano, dopo un lavoro durato due anni ed una vasta consultazione con tutte le organizzazioni, le associazioni e le istituzioni interessate, a partire dall'associazione dei familiari delle vittime della strada, ha approvato, nel marzo scorso, una legge delega per la revisione del nuovo codice della strada, che ha come obiettivo essenziale la sicurezza e interviene sulla qualità delle infrastrutture, sui veicoli e sulle persone attraverso l'educazione alla sicurezza e la patente a punti. Questo è necessario anche perché il tasso di mortalità in Italia è tra i più alti in Europa.

Questo è il quadro del quale occorre tener conto — ed ho citato molti dati — per predisporre...

**PRESIDENTE.** Onorevole Conti, onorevole Degennaro, per favore.

**FRANCO RAFFALDINI.** Le circostanze e le cause degli incidenti sono le seguenti. In primo luogo la velocità, con il 23 per cento degli incidenti; poi la guida distratta e pericolosa, con il 13 per cento degli incidenti, quindi la guida contromano, con il 9 per cento, il mancato rispetto della precedenza o degli stop, la distanza di sicurezza. Altre cause sono l'attraversamento dei pedoni e l'assunzione di alcool e stupefacenti, con l'1,4 per cento degli incidenti.

Questo è il quadro del quale occorre tener conto per predisporre una profonda

azione volta a ridurre questa strage. Questi sacrifici di vite umane così elevati costituiscono un inevitabile prezzo da pagare allo sviluppo economico e sociale o possono essere radicalmente abbattuti? Ritengo che possano essere radicalmente abbattuti. Il nostro paese sta facendo tutto ciò che è possibile per ridurre la dimensione di questo disastro? No, non lo sta facendo e ciò non è nell'agenda delle priorità. Questa avrebbe potuto essere una delle azioni dei primi 100 giorni del Governo e si sarebbe trattato di una possibilità che aveva dinanzi, per così dire, uno spazio largo e senza ostacoli, perché già preparato puntigliosamente dal Parlamento che, durante il Governo del centrosinistra, nella scorsa legislatura, ha predisposto ed approvato un'importante legge delega.

Il ministro Lunardi, invece, ha lasciato trascorrere i mesi e, a poche ore dalla scadenza della legge delega (ai primi di gennaio di quest'anno), ha affastellato alcune indicazioni, la più propagandata delle quali è stata l'aumento dei limiti di velocità in alcune autostrade, da 130 a 150 chilometri orari. In altri termini, una misura esattamente contraria all'aumento della sicurezza e alla riduzione degli incidenti. Il limite a 150 chilometri orari non esiste in nessun paese europeo, in nessun paese al mondo. In Belgio il limite è di 120 chilometri orari; in Danimarca, 110; in Spagna, 120; in Francia, 130; in Irlanda, 112; in Lussemburgo, 120; in Olanda, 120; in Austria, 130; in Polonia, 120; in Finlandia, 120; in Svezia 110 e in Inghilterra 112. La Germania non ha una legislazione specifica ma dà indicazioni sui 120 chilometri orari.

**PRESIDENTE.** Onorevole Perrotta!

**FRANCO RAFFALDINI.** Anche le argomentazioni tecniche utilizzate dal ministro, e cioè che i veicoli odierni sono più sicuri di quelli antichi e che all'evoluzione tecnologica può seguire un innalzamento della velocità, non sono fondate. Infatti, le nuove tecnologie, le nuove caratteristiche costruttive, hanno l'obiettivo dell'aumento

della sicurezza se si mantengono gli attuali livelli di velocità. È tecnicamente dimostrato che l'aumento della velocità « si mangia » il livello di sicurezza conquistato con il progresso tecnologico.

D'altra parte, i dati che ho sommariamente riportato sono tratti dalle relazioni annuali sullo stato della sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture. Mi pare, quindi, che il ministro Lunardi scelga di scontrarsi con il mondo intero, a meno che il limite di velocità sia, come è stato detto, « una questione anacronistica, frutto di ideologie politiche non condivisibili ». Insomma, i limiti di velocità sarebbero « un residuo ideologico del comunismo ». Non è una battuta, sono affermazioni contenute in un'interrogazione plaudente al ministro Lunardi del capogruppo della Lega nord, Alessandro Cè, dell'onorevole Rizzi e di 25 deputati leghisti.

D'altra parte, il ministro Lunardi ha sostenuto che, « rispetto agli altri cittadini d'Europa e del mondo, gli italiani hanno un temperamento diverso, forse un sangue *caliente* e, invece di guardare tanto alla velocità », dice sempre Lunardi, « sarebbe opportuno diminuire i litigi tra marito e moglie mentre si è alla guida di un automezzo. »

PRESIDENTE. Onorevole Crucianelli !

FRANCO RAFFALDINI. Credo che non ci siamo. Il Parlamento ha compiuto un lavoro importante e, per quanto riguarda la riforma del codice, servirebbe intervenire, come noi proporremo nei nostri emendamenti, su molti punti diversi. Occorre intervenire sui nodi urbani, sulle infrastrutture, sui veicoli: i nostri emendamenti vanno proprio in questo senso. Sia attivata da subito la patente a punti, da subito gli interventi per chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti. Subito vanno colpiti coloro che fanno gare di velocità illegali sulle nostre strade; subito sono necessari interventi sul trasporto di merci pericolose; subito bisogna favorire l'installazione sugli autoveicoli di dispositivi di rilevamento immediato, automatico

e a distanza delle situazioni di rischio; subito bisogna impedire la possibilità, pur prevista a partire dal 1° gennaio 2003, di elevare il limite di velocità da 130 a 150 chilometri all'ora in alcune autostrade.

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

Queste sono le riflessioni che dimostrano la sproporzione tra i grandi problemi, tra i numeri che prima citavo (dietro ai quali stanno persone, famiglie e drammi, in carne ed ossa), ed i provvedimenti che ci troviamo, su questo tema, ad esaminare (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

MARCO SUSINI. Signor Presidente, cari colleghi, il provvedimento che ci apprestiamo ad esaminare e la procedura che lo ha sorretto e accompagnato hanno fatto sì che nel corso di questi giorni si scatenasse la satira su tale argomento, tanto questo provvedimento appariva pasticciato e tanto appariva dilettesco l'approccio ad un tema così delicato come quello della sicurezza e della circolazione sulle strade. Persino un quotidiano che non può essere certamente accusato di fronteggiare l'opposizione come *Liberò* ha avuto modo di intitolare: « fari accesi, roba da ridere ». Vi è stato, non a caso, un balletto di comportamenti e di informazioni diffuse dal ministro Lunardi, dal suo ufficio stampa, dalla polizia stradale, che ha finito per confondere gli automobilisti, anche quelli più zelanti ed attenti, che si sono trovati nelle condizioni di non capire più nulla: fari accesi sì o no, strade principali indicate senza sapere come distinguerle da quelle secondarie e così via.

Insomma, una babele di linguaggi che ci ha fatto prendere in giro dal resto dell'Europa. Ci sarebbe da sorridere se il tema non fosse così cruciale e delicato, come in effetti è quello della sicurezza stradale, un tema che ci rimanda quotidianamente all'ascolto di un triste bollettino di guerra, come ricordava poco fa il collega Raffaldini a proposito dei numeri delle stragi che avvengono sulle strade italiane.

Ebbene, nel giro di 12 giorni un decreto-legge, che è un provvedimento d'urgenza *in re ipsa* come tutti noi sappiamo, è stato modificato in corso d'opera, con una sorta di creatività costituzionale che ha sbalordito gli italiani. Riteniamo, come è stato detto anche dal collega che mi ha preceduto, che ben altre, più serie, più profonde, sarebbero, a nostro giudizio, le misure necessarie per fermare questa strage continua che insanguina le nostre strade comportando sacrifici umani e costi sociali incalcolabili.

Il centrosinistra aveva elaborato ed approvato, dopo un lavoro che aveva impegnato il Parlamento per ben due anni, il nuovo codice della strada. Si trattava di un lavoro molto ambizioso e di alto respiro, perché si riprometteva di intervenire su questioni che influiscono in modo stringente sulla circolazione e sulla sicurezza. Inoltre, si proponeva di intervenire sulle infrastrutture, sulla formazione e sull'educazione degli automobilisti, sull'introduzione di nuove tecnologie per migliorare l'affidabilità dei veicoli e, soprattutto, si destinavano risorse al fine di realizzare questi interventi. Era un lavoro importante, collegato al programma europeo per la sicurezza stradale e teso a colmare quel *gap* che, purtroppo, anche su questo versante, separa l'Italia dagli altri paesi.

Riteniamo, invece, che nell'agenda del Governo Berlusconi non vi siano queste priorità, questo respiro, questa attenzione e questa sensibilità. Infatti, a poche ore dalla scadenza della legge delega, il ministro ha fornito una serie di indicazioni confuse e generiche, la più nota delle quali ha riguardato l'aumento del limite di velocità. Si tratta di una dichiarazione che

continuiamo a giudicare irresponsabile e gravissima, perché — dati alla mano — sappiamo che la velocità incide in modo relevantissimo sul numero e sulla gravità degli incidenti.

Con la riforma del codice della strada in Parlamento, anche con il concorso dell'opposizione, era stato svolto un lavoro straordinario ed importante, per la cui attuazione servirebbero ben altri interventi rispetto a questo provvedimento che ci troviamo a discutere oggi e ben altre risorse che, invece, sono misteriosamente scomparse dall'agenda del Governo.

Nonostante questo giudizio, per senso di responsabilità, abbiamo presentato e presenteremo emendamenti migliorativi del provvedimento in esame, riguardanti una serie di problemi che, a nostro giudizio, incidono non poco sulla circolazione e sulla sicurezza stradale. Essi concernono, ad esempio, il divieto e la sanzionabilità delle gare illegali sulle strade, la circolazione delle merci pericolose e l'ulteriore installazione di dispositivi di sicurezza sulle vetture.

Vi è comunque — e concludo — una grandissima sproporzione tra l'entità drammatica del problema della sicurezza stradale nella sua estrema acutezza e la pochezza di un provvedimento come questo, per di più partorito dopo una gestazione così sofferta e — permettetemi di dirlo — anche così ridicola (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

**RENZO LUSETTI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli onorevoli Raffaldini e Susini hanno già descritto l'identità confusa, provvisoria e inadeguata di questo provvedimento. Non ripeterò, quindi, le considerazioni già espresse dai colleghi che mi hanno preceduto, anche in ordine alle statistiche ed ai titoli dei giornali, che nei giorni scorsi hanno dato l'idea della confusione politica che regna in questo Governo sul tema della circolazione stradale. Mi auguro che gli emendamenti pro-

posti non solo dall'opposizione, ma anche da altri colleghi della maggioranza possono trovare un consenso da parte del Governo, dal momento che tendono a migliorare questo provvedimento.

Ripeto, si tratta di un provvedimento tampone, come lo ha definito il collega Pasetto ieri durante la discussione sulle linee generali, un provvedimento tardivo, confuso ed inadeguato; tuttavia, riteniamo sia possibile modificarlo e migliorarlo. Anche alcuni colleghi della maggioranza sono così preoccupati della provvisorietà e della precarietà in cui versa questo provvedimento che hanno proposto alcuni emendamenti all'Assemblea per migliorare il testo.

Questo decreto-legge recante disposizioni sulla sicurezza nella circolazione stradale viene adottato proprio in un momento delicatissimo per quanto riguarda la circolazione stradale nel nostro paese. Infatti, milioni di italiani sono partiti o stanno partendo per le vacanze, milioni di italiani hanno trovato problemi grossi legati alla sicurezza delle strade e delle autostrade con cantieri aperti e segnaletiche insufficienti. Ricordo per tutti il caso della Salerno-Reggio Calabria: lo dico ai colleghi distratti della Casa delle libertà, in modo particolare ai colleghi eletti nei collegi del Mezzogiorno, visto che il Mezzogiorno è stato così prolifico nei confronti di questa maggioranza.

Vedete, è inutile proporre al paese un'opera come il ponte sullo stretto di Messina che vale miliardi di euro e che, forse, vedrà la luce tra qualche decennio quando, poi, arrivare a Reggio Calabria è assolutamente un dramma sotto il profilo della circolazione stradale. Basta percorrere il tratto Salerno-Reggio Calabria per capire quante ore siano necessarie ad imboccare il fantomatico ponte sullo stretto di Messina; basta contare quanti cantieri vi sono tra Salerno e Reggio Calabria per capire quanto sia difficile arrivare a Reggio Calabria. Tutti quei cantieri aperti e quelle segnaletiche servono solo a far perdere tempo agli italiani che chiedono, giustamente, un meritato

riposo ed una meritata vacanza dopo tanti mesi di lavoro e si trovano a dover affrontare viaggi impossibili.

A differenza dei colleghi che mi hanno preceduto non ne faccio nemmeno una questione riguardante il ministro Lunardi: è il Governo intero che si deve fare carico del problema della circolazione stradale nel nostro paese. Qui abbiamo il sottosegretario Mammola che, ormai, è diventato l'agnello sacrificale del Governo: quando c'è da prendere qualche contestazione e qualche critica dura, precisa e mirata, viene sempre mandato dal Governo a sacrificarsi. Il Governo nel suo complesso non ha il coraggio di venire in aula a rispondere alle critiche mosse dall'opposizione, e non solo, nei confronti di questo assetto di Governo.

Ho notato con grande dispiacere l'idea di questo Governo che intende rimescolare ulteriormente le carte obbligando gli automobilisti a tenere i fari accesi non solo in autostrada, ma anche nelle principali strade extraurbane. Inoltre, apprendo che il Governo, almeno su questo tema dei fari...

**PRESIDENTE.** Onorevole Perrotta, l'ho già pregata in precedenza...

Vorrei pregare di evitare di dare le spalle alla Presidenza.

Prego, onorevole Lusetti.

**RENZO LUSETTI.** La ringrazio Presidente, per aver invitato anche la maggioranza ad ascoltare le critiche costruttive che stiamo avanzando in ordine al provvedimento in esame. Dicevo infatti che il Governo ha cambiato idea tre volte sulla vicenda dei fari accesi; al riguardo abbiamo capito — a meno che non sia cambiata questa notte la posizione del Governo — che la disposizione relativa ai fari accesi va intesa solo come raccomandazione, in attesa che questo decreto-legge venga convertito in legge, a meno che gli emendamenti che il Parlamento propone non vengano in un certo modo tenuti in considerazione. Abbiamo invece capito che l'obbligo di tenere i fari sempre accesi, anche di giorno, in qualunque circostanza

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo?

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

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

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

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

PRESIDENTE. Onorevole Boccia, lei ha un grande successo.

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

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

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

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

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

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sullo stesso argomento?

EUGENIO DUCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

PRESIDENTE. Mi sembra una proposta saggia, onorevole Duca.

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

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

### **Missioni.**

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**GIOVANNI RUSSO SPENA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** A che titolo?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

Onorevole relatore, vorrebbe chiarire questo punto?

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

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

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

Per quanto riguarda l'emendamento Duca 1.3...

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

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

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

PRESIDENTE. Quindi, proponete una riformulazione?

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

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

EUGENIO DUCA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo?

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

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02.

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Onorevole la invito a concludere.

EUGENIO DUCA. Va bene, Presidente, interverrò successivamente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Giuseppe Gianni 01.02, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	407
<i>Votanti</i> .....	404
<i>Astenuti</i> .....	3
<i>Maggioranza</i> .....	203
<i>Hanno votato sì</i> .....	179
<i>Hanno votato no</i> ..	225).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 1.1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. La invito a concludere, onorevole Duca.

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 1.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti .....	443
Votanti .....	441
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	221
Hanno votato sì .....	208
Hanno votato no ..	233).

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 1.2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

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

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

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

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

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

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

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 1.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	446
<i>Votanti</i> .....	444
<i>Astenuti</i> .....	2
<i>Maggioranza</i> .....	223
<i>Hanno votato sì</i> .....	208
<i>Hanno votato no</i> ..	236).

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 un 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*).

(Presenti .....	429
Votanti .....	426
Astenuti .....	3
Maggioranza .....	214
Hanno votato sì .....	196
Hanno votato no ..	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 Lunnardi 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*).

(Presenti .....	438
Votanti .....	434
Astenuti .....	4
Maggioranza .....	218
Hanno votato sì .....	191
Hanno votato no ..	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).

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

tura all'unanimità, e nonostante le critiche espresse poc'anzi da alcuni esponenti del centrosinistra in quell'aula sono stati votati anche da loro. Ciò può essere attribuito anche a delle sviste, ma rimane il dato politico, per cui, comunque, il nostro gruppo ha contribuito a migliorare il provvedimento fin dove era possibile. Si è trattato di un lavoro non semplice, perché era difficile — e deve rimanere agli atti — trovare il punto di mediazione tra la necessità di individuare delle misure (mi riferisco alle norme che fanno espresso riferimento all'articolo 4, ossia quello relativo all'utilizzo dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico) e quella di evitare di incorrere in un meccanismo persecutorio e non compreso dalla maggioranza degli automobilisti attraverso un abuso di questi strumenti, pur ritenuti da tutti necessari.

Gli emendamenti andavano in quella direzione, ossia quella di introdurre dei principi generali che, in ordine alla necessità di utilizzare gli strumenti elettronici di controllo della velocità e attraverso la giusta informazione agli automobilisti con mezzi che verranno individuati in seguito (ma che sono già presenti sulle nostre reti), permettano di utilizzare quel criterio che dovrebbe essere alla base dello spirito che ci porta a legiferare, vale a dire indicare norme non persecutorie, ma norme educative e di deterrenza. In altre parole, è necessario indicare che esiste un pericolo, che si sta rilevando la velocità in maniera elettronica, nonché sensibilizzare l'utente che sta commettendo un reato (e se vi è reiterazione, è giusto che vengano elevate le debite contravvenzioni). Questo è stato lo spirito.

Attraverso un emendamento — mi dispiace che non sia stato approvato — si è cercato di limitare l'utilizzo delle strumentazioni elettroniche al presente articolato e non a tutte le ipotesi e ciò, proprio per evitare quanto avevo già affermato in premessa. L'uso e l'abuso di questi strumenti potrebbero non essere capiti — anzi non sono capiti —, nonostante vi sia la necessità di intervenire in maniera decisa, tempestiva. Il provvedimento su cui

stiamo per votare interviene in questa direzione per dire basta alle stragi che tutti i giorni le cronache ci portano a testimonianza. Tutto il resto non è pertinente con l'argomento posto oggi all'ordine del giorno, è strumentale e non va nella direzione della tutela della sicurezza dei cittadini.

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

**RENZO LUSETTI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, preannuncio il voto contrario del mio gruppo parlamentare a questo provvedimento. Questo disegno di legge dovrebbe garantire la sicurezza nella circolazione stradale — così come si evince dal titolo, dalla rubrica —, ma, in realtà, garantisce ben poco: garantisce poco gli utenti, i cittadini, gli automobilisti, i motociclisti, i ciclisti, i pedoni. Infatti, nonostante alcuni positivi emendamenti presentati dall'opposizione e che anche la maggioranza ha accolto, questo provvedimento rimane efficace ed inadeguato rispetto al dramma che si sta vivendo sulle strade, in modo particolare in questi giorni.

Collegli, sono preoccupatissimo per gli incidenti stradali e i numerosi morti che hanno insanguinato le strade italiane negli ultimi fine settimana estivi. Inoltre, voglio far rilevare alla Presidenza che, nel frattempo, il rappresentante del Governo è cambiato; io provo il massimo rispetto anche per l'onorevole Sospiri però, siccome egli non ha assistito all'iter procedimentale seguito fino adesso dal disegno di legge in esame, spero sia informato di come il dibattito si è sviluppato, sia in Commissione, sia in Assemblea.

**NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Sono informato!

**RENZO LUSETTI.** In caso contrario, con un lungo ed articolato intervento potrei spiegare al sottosegretario Sospiri in cosa è consistito questo dibattito. Comunque, se il sottosegretario si dice già pronto,

ometto alcune parti che avrei voluto però spiegare. Mi chiedo anche dove sia finito il suo collega onorevole Mammola, ma mi auguro che lei, sottosegretario Sospiri, riferisca al suo ministro e al Presidente del Consiglio dei ministri quanto è emerso da questo dibattito parlamentare, soprattutto nel corso delle dichiarazioni di voto finale.

Onorevoli colleghi, il bilancio di morti e feriti dell'ennesimo fine settimana insanguinato è al centro non solo dell'attenzione di tutti gli organi di stampa, ma anche di un drammatico interesse dei cittadini italiani. Questo bilancio impone una severa autocritica — ad avviso mio e del mio gruppo — da parte del Governo sulla inefficienza e sulla pericolosa superficialità dei provvedimenti fino ad ora adottati in materia di sicurezza stradale. Per questo motivo, onorevole Gibelli, gli interventi dell'opposizione si sono un po' estesi rispetto all'argomento di cui si tratta in questo provvedimento e ciò perché noi crediamo nella sicurezza stradale. Crediamo che debba essere garantita la sicurezza sulle strade italiane.

Mi ha anche stupito l'intervento dell'onorevole Zacchera e anche quelli di altri colleghi intervenuti precedentemente, in relazione ad alcuni emendamenti che sono stati bocciati (alcuni sono stati anche irrisi da diversi rappresentanti del gruppo di Alleanza nazionale) perché, colleghi, è vero che ogni cosa ha il suo prezzo, ma nessuno può conoscere il prezzo della nostra sicurezza, soprattutto sulle strade. Onorevole Zacchera, fossero anche 2 mila i miliardi previsti (ho citato una cifra a caso), se questi ultimi dovessero servire per garantire la sicurezza dei cittadini sulle strade, credo che il Governo possa compiere questo sforzo.

Il ministro Tremonti, che si reca in aula solo in determinate rare occasioni (per la verità, non è che la presenza in aula del ministro Lunardi sia più frequente), si renderebbe conto di quanto sia necessario investire sulla sicurezza in questo nostro paese.

Qualche giorno fa il Presidente del Consiglio, in occasione del dibattito sulle dimissioni del ministro Scajola, ha enfa-

tizzato, nel corso del suo intervento, la politica della sicurezza nel nostro paese. Credo che, quando si affronta tale tema, occorra riferirsi anche alla sicurezza sulle strade, ma non mi pare che il provvedimento in esame risponda alle esigenze annunciate dal Presidente Berlusconi in questa Assemblea. Per la verità, siamo abituati alle enunciazioni del leader di questa maggioranza, nonché al fatto che questo Governo non adotti mai provvedimenti che garantiscano le enunciazioni del Presidente del Consiglio.

Pertanto, ritengo inadeguato il provvedimento in esame, soprattutto con riferimento ai grandi esodi che stanno avvenendo in questi giorni e che avverranno nelle prossime settimane. Questi esodi, soprattutto nel periodo estivo, costituiscono una situazione di emergenza che impone interventi decisi e coraggiosi, nonché misure in grado di frenare quegli incidenti stradali che per molti, troppi in quest'ultimo mese, sono stati mortali.

Vorrei adesso indicare alcuni dati forniti dal Ministero dell'interno (non è in aula un rappresentante del Viminale, anche se è presente il sottosegretario Sospiri), sulla base dei quali, nel primo fine settimana del mese di luglio, si sono verificati 1.893 incidenti di cui 70 con esito mortale e 1.014 con lesioni. I morti sono stati ben 80, di cui 11 giovani, rispetto al dato complessivo, ai quali vanno aggiunti i morti registrati negli ultimi tre weekend di giugno: 52 nel fine settimana del 14-16 giugno, 80 nel weekend del 21-23 giugno e 48 in quello del 28-30 giugno, per un totale di 260 morti sulle strade e autostrade italiane in poco meno di un mese.

Di fronte a questa preoccupante situazione, ci siamo chiesti quali erano e quali fossero i provvedimenti con cui il Governo avrebbe potuto risolvere e chiarire lo stato di confusione in cui versano gli italiani in materia di codice della strada e la risposta è stata questo precario provvedimento.

Vorrei anche ricordare all'onorevole Gibelli che non se la deve prendere con l'Assemblea per la mancata approvazione degli emendamenti presentati dal gruppo della Lega in riferimento agli usi e agli

abusi di mezzi tecnici e di altri dispositivi elettronici. L'opposizione compatta, infatti, ha espresso un voto favorevole sui medesimi, ma, purtroppo, il gruppo della Lega non ha ricevuto l'appoggio, il sostegno politico da parte del resto della maggioranza (la Lega dovrebbe farsi carico delle conseguenze della scarsa solidarietà dimostrata dagli alleati della maggioranza).

La maggior parte dei cittadini ignora quali siano gli attuali limiti di velocità in vigore sui vari tipi di strade, così come i cittadini non sanno ancora se, quando e come si debbano tenere gli anabbaglianti accesi, come ho già spiegato nel mio precedente intervento sul complesso degli emendamenti. La contraddittorietà del Governo su questo tema è nota a tutti. Concludo dicendo che una situazione di emergenza richiede un'attenta analisi da parte del Governo ed un immediato intervento, anche alla luce del prossimo grande esodo che vedrà milioni di italiani mettersi in viaggio per le ferie estive e, purtroppo, ancora una volta il Governo manca all'appuntamento con i cittadini italiani e con gli elettori che lo hanno votato, senza rendersi conto di quanto sia importante garantire ai cittadini la sicurezza sulle strade.

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

**LELLO DI GIOIA.** Grazie, Presidente. Il gruppo dei Socialisti democratici italiani voterà contro questo disegno di legge di conversione. Non voterà contro perché è prevenuto, ma perché si rende conto che una discussione sulla sicurezza, che riguarda la vita dei cittadini, non può essere prevenuta da un punto di vista politico, ma deve essere scervra da qualsiasi considerazione per affrontare nel merito i problemi che abbiamo di fronte. Tuttavia, votiamo contro perché riteniamo che questo provvedimento che il Governo ha presentato in quest'aula è contraddittorio, come è già stato dimostrato, non solo nelle discussioni avvenute nella Commissione

trasporti, ma anche all'interno del dibattito in Assemblea, che non elimina i problemi della sicurezza sulle nostre strade e tantomeno affronta con puntualità le questioni dell'emergenza del periodo estivo e, quindi, dell'esito scontato che abbiamo di fronte a noi. Vorrei partire da queste considerazioni per fare alcune ulteriori osservazioni.

Se è vero che esiste un'emergenza perché ci troviamo di fronte al periodo estivo, è anche vero che il periodo estivo viene ogni anno; sarebbe stato pertanto opportuno che il Governo si fosse accorto con diligenza di una questione seria come quella della sicurezza stradale, intavolando con anticipo una profonda discussione di merito che affrontasse con puntualità i problemi ed i nodi strutturali della sicurezza stradale, evitando, quindi, come giustamente sottolineato dai colleghi, che vi fossero le vittime che sono oggi di fronte a noi. Caro collega Gibelli, proprio da ciò deriva la considerazione che non si tratta di un'emergenza specifica di questo anno, bensì di una questione che deve essere affrontata nella sua interezza per risolvere complessivamente i problemi della sicurezza stradale.

Non è possibile presentare, come ho già detto in precedenza, un provvedimento di questa portata, che affronta esclusivamente e con grande contraddittorietà i problemi che riguardano l'accensione dei fari, l'uso dell'auricolare ed altre questioni la cui soluzione certamente non risolverà il problema delle morti che avvengono sulle nostre strade.

Ben altra cosa sarebbe stata se si fosse affrontato con serietà e responsabilità un problema più complessivo, posto già dallo scorso Governo nella legge delega per la riforma del nuovo codice della strada e con esso tutto quello che vi era all'interno, per migliorare le condizioni del sistema di trasporto, dal miglioramento delle infrastrutture — per cui, ancora oggi, nonostante la grande propaganda di questo ministro certo non si intravedono prospettive serie — allo sviluppo della intermodalità, dalle autostrade del mare al trasporto su rotaie.

Tali questioni devono essere affrontate con responsabilità, se vogliamo evitare che sulle nostre strade, come hanno già evidenziato i colleghi prima di me, vi siano centinaia e centinaia di morti. È questo che oggi si vuole far capire: la condizione di omogeneità nella situazione dei trasporti non può essere demandata semplicemente a provvedimenti sporadici che, come sostenevo poc'anzi, non risolvono il problema della mortalità sulle strade.

Per questi motivi, siamo pienamente convinti del nostro voto contrario su questo disegno di legge che, al di là delle sue contraddizioni profonde, dal punto di vista ordinamentale e per come è stato riproposto più volte in quest'aula durante il dibattito, non risolve — questo è il problema vero — le questioni fondamentali e strutturali: ovvero, le morti che avvengono sulle strade del nostro paese.

Si tratta di una questione importante di cui tutti dobbiamo farci carico, soprattutto il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ancora oggi non ha né la volontà né la capacità di affrontare con puntualità questi problemi che attanagliano il nostro paese. Le responsabilità di questo ministro sono politiche ed anche morali ed egli deve prendersi tali responsabilità con grande consapevolezza.

Noi siamo convinti che nei prossimi giorni, quando discuteremo su ulteriori deleghe e decreti-legge, ci troveremo di fronte ancora problemi irrisolti. Tra qualche giorno affronteremo in aula anche problemi relativi all'ambiente, alle infrastrutture: anche lì vi sono problemi che non verranno risolti. Un trasporto integrato, un diverso modo di concepire la politica dei trasporti significa anche costruire una qualità della vita diversa, abbassare i costi sociali, costruire un insieme di condizioni positive per fare in modo che vi sia una vivibilità nelle città ed una garanzia diversa per i cittadini e per gli utenti.

Per tutti questi motivi, il gruppo dei Socialisti democratici italiani, convintamente, voterà contro la conversione in legge di questo decreto-legge, perché non è un provvedimento salvavita, ma è un prov-

vedimento che accentua i problemi della sicurezza all'interno del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani e del deputato Molinari*).

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

**RODOLFO DE LAURENTIIS.** Signor Presidente, intervengo per svolgere brevemente qualche considerazione sul provvedimento al nostro esame. Attorno ad esso si è sviluppato un dibattito preciso, puntuale, approfondito, prima in Commissione, dove il testo è stato perfezionato anche con il contributo di molti colleghi, sia di maggioranza sia di opposizione — pienamente coinvolti nella riformulazione di alcune parti di esso e nel perfezionamento di alcuni passaggi normativi —, poi in aula. Ciò mi porta, dopo aver ascoltato le considerazioni dei colleghi intervenuti prima di me, ad annunciare il voto favorevole del gruppo dell'UDC ed a respingere contemporaneamente buona parte delle affermazioni fatte dall'opposizione in quest'aula, come quella riguardante il tributo doloroso di vite umane (oltre seimila morti in un anno, circa 290 mila feriti). È proprio questa la ragione primaria che porta il gruppo dell'UDC ad esprimere un voto favorevole su questo provvedimento. Esso rappresenta un primo intervento importante verso la risoluzione o, in ogni caso, il miglioramento della situazione esistente.

Vorrei ricordare che, a livello comunitario, le sensibilità sollecitate da tale realtà hanno portato all'approvazione, il 12 settembre 2001, del libro bianco sulla politica europea dei trasporti, nel quale ci si prefigge il rafforzamento della sicurezza stradale e, contemporaneamente, la riduzione del 50 per cento del numero delle vittime sulla strada. Ebbene, oggi, abbiamo la possibilità di fornire il primo contributo al miglioramento della sicurezza e della mobilità, un primo tassello cui — sono convinto — il Governo aggiungerà altri passaggi importanti.

Sono, altresì, convinto che il discorso della sicurezza stradale debba essere affrontato in un'ottica più ampia, di sicurezza del sistema della mobilità nazionale e che, tuttavia, non può e non deve prescindere da una ridefinizione del complesso delle infrastrutture dedicate alla mobilità, da un riequilibrio modale — così come altri colleghi hanno affermato —, sia del traffico passeggeri sia di quello merci e da un serio progetto di sensibilizzazione all'educazione stradale.

Tale decreto-legge introduce una normativa che non può non trovarci d'accordo, ma che, comunque, dovrà essere al più presto corroborata da una più vasta ed approfondita riforma del codice della strada.

Non ritengo si possa essere contrari ad un irrigidimento della normativa in materia di tasso alcolemico consentito, non solo perché rappresenta una delle cause principali degli incidenti stradali, ma anche perché la sua riduzione allo 0,5 per cento ci metterebbe in linea con le altre realtà europee. In tal senso, ricordo la raccomandazione della Commissione europea del 17 gennaio 2001 che, oltre a promuovere limiti il più possibile uniformi tra i partner comunitari, rileva che la maggioranza degli Stati membri ha adottato un valore massimo, per il tasso alcolemico, pari allo 0,5 ed auspica l'introduzione di un limite ancora inferiore, pari allo 0,2, per determinate categorie di conducenti.

D'altronde, non si può non riconoscere l'utilità dei dispositivi dotati di auricolare quando si è alla guida di un'auto ovvero non si può essere contrari all'obbligo di accendere i fari anabbaglianti per tutti i veicoli, su tutte le autostrade e le strade extraurbane principali, in quanto questo non solo consente una maggiore visibilità agli autoveicoli, ma, col tempo, migliora anche la cognizione del traffico. Non ritengo, inoltre, che si possa essere contrari alla possibilità di effettuare controlli a distanza sul rispetto dei limiti di velocità e su quelli relativi alla possibilità di sorpasso, soluzione questa assolutamente caldeggiata anche dal piano generale dei trasporti e della logistica.

Queste sono solo alcune delle considerazioni e riflessioni che ci inducono a respingere con forza le affermazioni e le motivazioni che spingono l'opposizione ad esprimere un voto contrario su questo provvedimento, a sostenere questo provvedimento (lo abbiamo fatto in tutte le fasi del suo esame, sia in Commissione sia in Assemblea) e a ribadire il nostro voto favorevole (*Applausi del deputato Sardelli*).

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

**ANTONIO BOCCIA.** Signor Presidente, poiché qualche collega mi invitava a non intervenire, approfitterò del tempo concessomi per occuparmi della questione più generale riguardante la decretazione d'urgenza ed anche per motivare, in tal modo, il voto contrario sul provvedimento al nostro esame del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo.

L'uso ripetuto del decreto-legge pone un problema che ho sollevato più volte in quest'aula; forse, è il caso che esso venga affrontato in maniera un po' più seria.

Lei, signor Presidente, conosce meglio di me l'articolo 77 della Costituzione, il quale stabilisce che il Governo adotta, sotto la sua responsabilità, provvedimenti provvisori con forza di legge «in casi straordinari di necessità ed urgenza». Com'è evidente, ai sensi della citata disposizione della Costituzione, affinché il Governo possa esercitare il potere di decretazione d'urgenza, devono ricorrere non solo casi straordinari, ma casi straordinari di necessità e d'urgenza; se, al contrario, l'uso di provvedimenti provvisori con forza di legge diventa ordinario, allora ci si pone chiaramente in contrasto con l'articolo 77 della Costituzione.

Orbene, già nel corso di questo primo anno di legislatura, si può ben dire che questo modo di fare è divenuto sistematico e ciò pone il comportamento del Governo palesemente al di fuori dell'ambito segnato dalla Costituzione. Pertanto, desidero richiamare l'attenzione sua, della Presidenza della Camera, ma anche dell'intera

Assemblea, sulla necessità di stigmatizzare tale pratica: ormai, siamo fuori dei casi straordinari di necessità ed urgenza!

Nel caso di specie, signor Presidente, la gravità della situazione è accentuata da un elemento che rende ancora più singolare il provvedimento che stiamo esaminando. Il Governo, infatti, ha adottato un atto di straordinaria necessità ed urgenza quando il Parlamento, con l'articolo 6 della legge 22 marzo 2001, n. 85, gli ha già delegato la revisione del codice della strada vigente! Quindi, il Governo è in possesso di una delega che poteva tranquillamente esercitare: stabiliti i criteri ed i limiti per l'esercizio del potere delegato, il Governo avrebbe potuto apportare i correttivi necessari al codice della strada vigente, più correttamente, con un decreto legislativo, stavolta sì nell'osservanza della Costituzione. Oltre alla violazione dell'articolo 77 della Costituzione, è ravvisabile, dunque, anche una certa spocchia nella sopraffazione della norma generale: pur potendo operare con un decreto legislativo, si è voluta percorrere una strada che, francamente, appare abbastanza provocatoria.

Signor Presidente, mi consenta di far rilevare, infine, in ossequio al parere reso dal Comitato per la legislazione, che la tecnica della novellazione non è utilizzata in conformità a quanto previsto dal punto 9) della circolare dell'aprile del 2001 del Presidente del Consiglio e dei Presidenti del Senato e della Camera.

Ho voluto segnalare all'Assemblea i motivi per i quali noi voteremo contro: si sta ripetendo, con una certa frequenza, una prassi che segnala uno stile, un comportamento che sta diventando una tendenza del potere esecutivo a prevaricare un po' i poteri del legislativo; tendenza che, indubbiamente, connota e caratterizza una fase non proprio esaltante della democrazia nella vita del nostro paese.

Signor Presidente, il nostro voto contrario si tinge anche di questi colori che, francamente, cominciano ad essere un po' neri e bui, proprio come quelli di un certo periodo della storia del nostro paese.

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

**GIORGIO BORNACIN.** Signor Presidente, intervengo brevemente per motivare il voto favorevole di Alleanza nazionale. Vede, questo è un decreto che sicuramente non pretende di salvare il mondo o di risolvere tutti i problemi sulla sicurezza stradale, ma che va sicuramente in quel senso. Invece, gli interventi dei colleghi di opposizione hanno trasformato questo decreto in una sorta di panacea di tutti i mali nei quali doveva esserci tutto e il contrario di tutto.

Voglio ricordare ai colleghi dell'opposizione, che erano maggioranza nella scorsa legislatura, che il progetto di delega del codice della strada è rimasto in questa Assemblea, in questo ramo del Parlamento, per ben tre anni ed è approdato all'Assemblea del Senato nelle ultime due settimane di legislatura. Quindi, dico che, se avevano tutta questa voglia di risolvere questi problemi della sicurezza stradale avrebbero potuto lavorare di più e meglio, così che, forse, il codice della strada, che questo Governo si appresta a varare oggi, sarebbe già legge dello Stato.

Vede, è pur vero che questo decreto ha comportato qualche problema di applicazione. C'è stata qualche confusione, tant'è vero che si è reso necessario rivederlo attraverso emendamenti del Governo; ma io mi domando da che pulpito venga la predica, perché non ci si può sentir dare dei pasticcioni da chi pasticciona lo è di suo. Mi riferisco, come ho già detto prima, all'emendamento del collega Mazzarello, che voleva far diventare trasporti eccezionali i trasporti pericolosi, cosa — guarda caso — assolutamente vietata da un decreto del Presidente della Repubblica del 2000, e mi riferisco all'emendamento del collega Lion, il quale prevede che, dopo le parole extraurbane principali, sono aggiunte le parole ad almeno due corsie per ogni senso di marcia. Peccato che il codice della strada dica chiaramente che sono strade extraurbane principali le strade a carreggiate indipendenti o separate da

spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia.

Allora, quando uno non conosce gli argomenti di cui parla credo che prima di guardare la pagliuzza negli occhi degli altri probabilmente dovrebbe guardare la trave nel suo occhio. Mi riferisco, per esempio, anche all'intervento per installare a bordo delle auto i sistemi di sicurezza la cui utilità è ancora tutto da dimostrare, tant'è vero che i sistemi di sicurezza che sono in funzione su molte autovetture danno molto spesso adito a dubbi. Bene, mi domando perché debbano essere incentivati i sistemi di sicurezza di quel tipo sulle auto e, per esempio, non debba essere incentivato l'acquisto di treni di pneumatici nuovi ed efficienti, che molto spesso sono causa di incidenti.

La causa degli incidenti, spesso, non è tanto la velocità, quanto l'incuria per le automobili o l'incapacità di guidare. Mi riferisco, ad esempio, a qualche collega che ha confessato, recentemente, di non conoscere affatto il codice della strada.

Certamente, non sono un giurista ma voglio ricordare che la legge non ammette ignoranza.

Dunque, anche per quanto riguarda l'accensione dei fari voglio ricordare che esistono case automobilistiche che oggi, su macchine già in produzione, soprattutto tedesche, hanno l'accensione automatica dei fari all'accensione del motore. Per quanto riguarda i limiti di velocità mentre si dice che ci si allontana dall'Europa voglio ricordare che in Germania — che non credo possa essere considerato un paese extraeuropeo o un paese dell'Asia maggiore o minore — non sono previsti limiti di velocità.

Concludo, Presidente, annunciando il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale e dicendo che su argomenti importanti come la sicurezza stradale e la vita dei cittadini non si ci si può affidare, come ha fatto l'opposizione, al pressapochismo e, soprattutto, alla demagogia (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Signor Presidente, intervengo brevemente soltanto per svolgere una valutazione del lavoro svolto in Commissione sicuramente utile e propositivo anche da parte dei colleghi dell'opposizione.

Purtroppo in aula c'è stato, qualche volta, un tono ultimativo ed estremizzante; in realtà abbiamo lavorato costruttivamente, così come costruttivamente aveva lavorato il Governo accettando la sfida e assumendosi la responsabilità, nelle more dell'entrata in vigore del decreto Lunardi del gennaio di quest'anno, che entrerà in vigore solo nel gennaio del 2003, di decretare alcuni interventi di estrema urgenza.

Il lavoro svolto in Commissione è stato estremamente utile e migliorativo. Al di là del dibattito svoltosi in aula, che può aver risentito dell'attenzione dell'opinione pubblica nei confronti del problema e quindi anche della necessità di far valere le proprie ragioni, credo che abbiamo lavorato costruttivamente nell'interesse dei cittadini.

Per queste ragioni esprimo una valutazione assolutamente positiva.

**(Coordinamento - A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito)*.

**(Votazione finale e approvazione - A.C. 2892)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 2892, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale » (2892):

Presenti .....	374
Votanti .....	368
Astenuti .....	6
Maggioranza .....	185
Hanno votato sì .....	223
Hanno votato no ...	145

*(La Camera approva — Vedi votazioni).*

Prendo atto che il dispositivo di voto dell'onorevole Cima non ha funzionato e che la stessa avrebbe voluto esprimere voto contrario.

#### **Irrogazione di sanzioni a deputati.**

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di Presidenza, nella riunione del 1° luglio 2002, in ordine agli episodi verificatisi nella seduta del 4 giugno 2002, durante lo svolgimento delle dichiarazioni di voto, riprese in trasmissione televisiva diretta, sul disegno di legge n. 2454 in materia di immigrazione e asilo, ha deliberato di censurare il comportamento tenuto dai deputati Bulgarelli, Cima, Pecoraro Scanio e Zanella; ha deliberato altresì di censurare il comportamento del deputato Cento, con una specifica motivazione in ragione della particolare estraneità del comportamento tenuto da tale deputato rispetto ai canoni di condotta che debbono contraddistinguere la partecipazione dei deputati alle sedute.

#### **Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea per il mese di luglio 2002.**

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, è stato stabilito di anticipare alla settimana in corso l'esame del disegno di legge n. 2937 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di difesa d'ufficio e di procedimenti civili davanti al tribunale per i minorenni (*da inviare al Senato — scadenza: 30 agosto 2002*). La discussione sulle linee generali avrà luogo al termine della seduta di mercoledì 10; le votazioni si svolgeranno giovedì 11 luglio.

È stato inoltre stabilito d'inserire nel calendario dei lavori per la prossima settimana la discussione della mozione Cima ed altri n. 1-00082, concernente il vertice di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile.

L'esame del disegno di legge n. 2972 — Conversione in legge del decreto-legge recante interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia nelle aree svantaggiate (*da inviare al Senato — scadenza: 6 settembre 2002*), presentato ieri dal Governo, avrà inizio giovedì 18 luglio, con votazioni anche nella mattina di venerdì 19. Conseguentemente, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 5, del regolamento, il termine per la conclusione dell'esame in sede referente è fissato a mercoledì 17 luglio.

Le discussioni sulle linee generali degli argomenti già previsti per la mattina di venerdì 19 luglio si svolgeranno nel pomeriggio dello stesso giorno, con eventuale prosecuzione notturna.

Il disegno di legge S. 1149 — Misure per favorire l'iniziativa privata e lo sviluppo della concorrenza (*collegato alla manovra di finanza pubblica per il 2002*), ove trasmesso in tempo utile dal Senato, sarà esaminato nel periodo dal 22 luglio alla sospensione dei lavori, immediatamente prima del disegno di legge n. 2297.

In relazione a richieste formulate da un gruppo parlamentare, il Presidente si è riservato di determinare l'ordine di esame degli argomenti previsti per la seduta di martedì 16 luglio.

Comunico altresì che — come già convenuto a seguito della convocazione del Parlamento in seduta comune per domani — lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata avrà luogo nella seduta di giovedì 11 luglio, alle ore 15.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 10 luglio 2002, alle 9,30:

*(ore 9,30 e al termine della riunione del Parlamento in seduta comune)*

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 122, recante disposizioni concernenti proroghe in materia di sfratti, di edilizia e di espropriazione (2893).

— *Relatore:* Foti.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni in materia di agricoltura. *(Già articoli 21 e 22 del disegno di legge n. 2122 — Stralcio ai sensi dell'articolo 123-bis, comma 1, del Regolamento, comunicato all'Assemblea il 14 gennaio 2002) (2122-ter/AR).*

— *Relatore:* de Ghislanzoni Cardoli.

3. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

VOLONTÈ ed altri: Disposizioni per il riconoscimento della funzione sociale svolta dagli oratori e dagli enti che svolgono attività simili e per la valorizzazione del loro ruolo (388-A).

*e dell'abbinata proposta di legge: CENTO e ZANELLA (2773).*

— *Relatore:* Lucchese.

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni in materia di cooperazione con il Tribunale internazionale competente per gravi violazioni del diritto umanitario commesse nel territorio del Ruanda e Stati vicini *(Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (1565-B).*

— *Relatore:* Fragalà.

*(al termine delle votazioni, per la sola discussione sulle linee generali)*

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di difesa d'ufficio e di procedimenti civili davanti al Tribunale per i minorenni (2937).

— *Relatore:* Lucidi.

**La seduta termina alle 20,15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa alle 22,20.*