

I successivi commi 2, 5 e 6 attribuiscono carattere di definitività ai provvedimenti di sospensione e revoca della patente per difetto dei requisiti psicofisici, emanati dagli uffici del dipartimento per i trasporti terrestri. In tal modo, i citati provvedimenti potranno essere impugnati solo in via giurisdizionale o con ricorso straordinario al Capo dello Stato. Al riguardo, si osserva che potrebbero sussistere dubbi circa l'effettiva urgenza delle citate modifiche, atteso che, ai sensi dell'articolo 7, comma 6, esse sono destinate ad entrare in vigore solo a partire dal 1° settembre 2003.

Il comma 3, lettera *a*), interviene sull'articolo 125 del nuovo codice della strada, prevedendo che le patenti di guida delle categorie A (anche se limitata alla guida di motocicli di cilindrata non superiore a 125 centimetri cubici e di potenza massima non superiore a 11 chilowattora), B, C e D, comprese quelli speciali, abilitano anche alla guida dei veicoli per i quali è richiesto il certificato di idoneità. Conseguentemente, la successiva lettera *b*) apporta una modifica alla disposizione in materia di guida con patente di categoria diversa da quella prescritta.

Il comma 4 reca modifiche all'articolo 126 del nuovo codice della strada in materia di durata e conferma della validità della patente di guida, prevedendo, tra l'altro — lettera *b*) — che, in presenza di determinati presupposti, tale conferma possa essere disposta anche dall'autorità diplomatico-consolare. La lettera *c*) innova la disciplina sanzionatoria vigente in materia di guida con patente scaduta, stabilendo che tale condotta, fermo restando la sanzione pecuniaria già prevista, sia punita con il ritiro della patente e non anche con il fermo e la confisca del veicolo (come dispone, invece, il testo vigente dell'articolo 126, comma 3).

Il comma 7, lettera *a*), rende possibile, a richiesta, l'immatricolazione di veicoli appartenenti a cittadini iscritti all'anagrafe degli italiani residenti all'estero (AIRE) e di veicoli immatricolati in uno Stato dell'Unione europea ed appartenenti a cittadini comunitari che abbiano un rapporto

stabile con il territorio italiano. Con riferimento all'ipotesi di circolazione con carta di circolazione scaduta, la successiva lettera *b*) esclude l'applicazione della confisca del veicolo nelle ipotesi in cui, successivamente all'accertamento, venga rilasciata la carta di circolazione.

L'articolo 3 reca disposizioni in materia di norme di comportamento. In particolare, il comma 1 inasprisce le sanzioni previste per la circolazione contromano, il comma 2 quelle relative al mancato rispetto delle norme sulla precedenza ed il comma 3 quelle in materia di violazione della segnaletica stradale, prevedendo, tra l'altro, anche la sospensione della patente nell'ipotesi in cui i conducenti siano recidivi nell'attraversare un incrocio con il semaforo rosso.

Sono altresì state inasprite le sanzioni per i sorpassi vietati, prevedendo anche in questo caso la sospensione della patente per i casi di recidiva (comma 4).

Il comma quinto reca alcune modifiche alle definizioni relative alle segnalazioni visive elencate nell'articolo 151 del nuovo codice della strada. Fra le novità di maggiore rilievo merita di essere segnalata l'introduzione delle strisce retroriflettenti delle luci di marcia diurne, delle luci di angolo e dei proiettori di svolta. I commi 6 e 7 modificano gli articoli 152 e 153 del nuovo codice della strada introducendo l'obbligo di accensione delle luci diurne e dei proiettori anabbaglianti fuori dei centri abitati. Per i ciclomotori e motocicli l'uso dei suddetti dispositivi resta obbligatorio anche nei centri abitati. In alternativa, è consentito l'utilizzo delle luci di marcia diurne.

Il comma 8 introduce l'obbligo di tenere il motore del veicolo spento durante la sosta. Il successivo comma 9 prevede che durante le operazioni di presegnalazione di veicolo fermo con segnale mobile di pericolo, devono essere utilizzati dispositivi retroriflettenti o luminosi per rendere visibile il soggetto che opera.

Il comma 10, lettera *a*), consente il trasporto di un passeggero sui ciclomotori per i quali tale possibilità sia prevista nel certificato di circolazione. La successiva

lettera *b*) reca una modifica di coordinamento, mentre la lettera *c*) inasprisce il regime sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni in materia di trasporto di persone e di cose sui veicoli a due ruote.

A tale riguardo si osserva che potrebbero sussistere dubbi circa l'effettiva urgenza delle citate modifiche, atteso che ai sensi dell'articolo 7 comma 7 esse sono destinate all'entrata in vigore solo dal primo luglio 2004. Il comma 11 lettera *a*) estende anche ai passeggeri di ciclomotori l'obbligo di indossare un casco omologato, mentre la lettera *b*) individua i casi di esenzione da tale obbligo e le lettere *c*) ed *f*) inaspriscono le sanzioni per le violazioni delle suddette disposizioni, prevedendo altresì il fermo amministrativo del veicolo.

Il comma 12 aumenta le sanzioni pecuniarie in caso di violazione delle norme sull'uso delle cinture di sicurezza, prevedendo altresì la sospensione della patente in caso di recidiva. Il successivo comma 13 inasprisce il regime sanzionatorio applicabile in caso di infrazione delle norme sull'uso delle lenti e di determinati apparecchi durante le guida.

Il comma 14 reca modifiche all'articolo 174 del nuovo codice della strada in materia di durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose disponendo un inasprimento delle sanzioni previste per le infrazioni, con previsione, fra l'altro, del ritiro della patente e della carta di circolazione nel caso in cui il conducente non osservi l'intimazione a non proseguire il viaggio prima di avere effettuato il prescritto periodo di riposo.

Analoghe disposizioni sono recate dal comma 15 con riferimento ai trasporti professionali effettuati con veicoli non muniti di cronotachigrafo. Il comma 16 modifica l'articolo 179 del nuovo codice della strada in materia di disciplina del cronotachigrafo; in particolare la disposizione introduce l'obbligo espresso di dotare i veicoli anche di limitatori di velocità nei casi previsti dalla direttiva comunitaria e ridefinisce il regime sanzionatorio applicabile nelle ipotesi di infrazione.

Il comma 17 stabilisce che i conducenti di ciclomotori devono avere con sé oltre al

documento di riconoscimento già prescritto dalla normativa vigente insieme al certificato di idoneità tecnica del veicolo, anche il certificato di circolazione del veicolo ed il certificato di idoneità alla guida, ove previsto. Al pari di quanto osservato con riferimento all'articolo 2, commi 2,5e 6, e all'articolo 3, comma 10, si rileva che potrebbero sussistere dubbi circa l'effettiva urgenza delle citate modifiche atteso che, ai sensi dell'articolo 7, comma 8 esse sono destinate ad entrare in vigore solo a partire dal primo luglio 2004.

Il comma 18, inasprisce il regime sanzionatorio applicabile in caso di violazione delle norme di comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni. Il comma 19, lettera *a*) riguarda l'obbligo dell'assicurazione ai fini della responsabilità civile; in proposito viene prevista un'attenuazione delle sanzioni nell'ipotesi in cui il soggetto non in regola con tale obbligo, previa autorizzazione dell'organo accertatore, provveda alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. Secondo quanto precisato nella relazione illustrativa, la disposizione trova la propria giustificazione nell'esigenza di ridurre i rilevanti oneri a carico dello Stato per le spese di custodia del veicolo sequestrato. La successiva lettera *b*) disciplina la restituzione del veicolo all'avente diritto nell'ipotesi in cui l'interessato abbia pagato la sanzione in misura ridotta e corrisposto il premio di assicurazione per almeno sei mesi. Viene altresì previsto che, qualora nei termini non sia stato presentato ricorso, né sia stato effettuato il pagamento della sanzione, il verbale di accertamento costituisca titolo esecutivo ed il veicolo sia confiscato.

L'articolo 4 reca modifiche alle disposizioni del nuovo codice della strada in materia di illeciti amministrativi e relative sanzioni. In particolare, il comma 1, lettera *a*), prevede la possibilità di effettuare la notificazione di infrazione presso il domicilio dichiarato dell'intestatario del veicolo, ai sensi dell'articolo 134 comma 1-*bis* del nuovo codice della strada introdotto dal decreto-legge in esame. La successiva lettera *b*) dispone che non è ne-

cessaria la contestazione immediata dell'infrazione in determinate ipotesi analiticamente elencate dalla medesima disposizione: impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità, attraversamento di un semaforo indicante la luce rossa, sorpasso vietato, violazioni accertate in assenza del responsabile o con strumenti automatici di rilevazione, violazione delle norme di accesso alle zone a traffico limitato. La lettera c) prevede che anche i provvedimenti di revisione, sospensione e revoca della patente e di sospensione della carta di circolazione possano essere notificati a mezzo degli organi di polizia stradale, dei messi comunali, dei funzionari dell'amministrazione che hanno accertata la violazione, ovvero a mezzo del servizio postale.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, è ammirevole la sua relazione ma l'avverto di aver superato il tempo assegnato.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo alla Presidenza l'autorizzazione alla pubblicazione in calce, in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna, della parte restante della mia relazione.

PRESIDENTE. Sta bene. La Presidenza lo consente sulla base dei consueti criteri, onorevole Pezzella.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Presidente, se lei mi consente, vorrei aggiungere soltanto un'altra considerazione attinente al lavoro di domani. Naturalmente, questo che è stato illustrato è il corpo del decreto-legge presentato dal Governo. Faccio presente che il lavoro svolto in Commissione è stato proficuo, e di esso devo ringraziare tutti i gruppi. Siamo pertanto entrati nel merito del provvedimento; nella giornata di domani, appena avremo le proposte emendative da apportare, discuteremo il contesto dell'articolato.

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Pezzella, se l'ho interrotta, ma purtroppo siamo *in limine litis*.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

FRANCO RAFFALDINI. Intervengo per manifestare subito, all'inizio di questa discussione, la mia, la nostra soddisfazione per la riduzione degli incidenti e dei morti sulle strade italiane, in questi ultimi fine settimana. Ogni vita salvata, ogni ferito evitato, è un successo. E ciò deve durare nel tempo. I punti più importanti che segnano il decreto-legge di riforma del codice della strada, che abbiamo iniziato a discutere in questi giorni e che questa sera incardiniamo in aula, ci appartengono.

Non sono il frutto di un'invenzione geniale di fronte ad un vuoto del passato. Sono i cardini della legge delega di riforma del codice della strada approvata dal centrosinistra, la legge Bersani del 22 marzo 2001: patente a punti, educazione alla sicurezza nella circolazione stradale nella scuola, patentino ai ragazzi, dotazione tecnologica sui veicoli per aumentarne la sicurezza, piano nazionale della sicurezza stradale dotato di mille miliardi per interventi sulle infrastrutture. Cito solo alcuni dei cardini di questa nostra legge delega — la legge Bersani — di riforma del codice della strada. Una legge che è il frutto di due anni di lavoro, due anni di vasta consultazione con tutte le organizzazioni, le associazioni, le istituzioni interessate, dall'associazione dei familiari delle vittime della strada agli operatori della sicurezza alla polizia, ai carabinieri, ai vigili urbani, agli enti locali. Abbiamo svolto un lavoro straordinario che ha prodotto queste indicazioni che qui purtroppo sono recepite tardivamente. Una legge che aveva ed ha come obiettivo essenziale l'aumento della sicurezza nella circolazione stradale. Infatti, essa dava indicazioni di intervento sulla qualità delle infrastrutture, quindi, su strade e autostrade

(ed ecco il piano nazionale della sicurezza stradale, dotato di mille miliardi che Tremonti ha ridotto del 30 per cento), interventi sulle persone (ecco, quindi, l'educazione alla sicurezza, la patente a punti, le sanzioni) e interventi su veicoli (nuove tecnologie, dotazioni di sicurezza).

Questi erano, in modo molto semplificato, i punti fondanti di una stagione importante per la riforma del codice della strada che si inseriva in un quadro drammatico in Italia e in Europa, che vede ogni anno morti a causa di incidenti sulla strada (circa settemila; 18 al giorno, 1 all'ora); i feriti sono 300 mila (750 al giorno, 32 all'ora), i disabili gravi sono 20 mila. Questi sono dati dell'Istituto superiore della sanità. Il costo economico — se così possiamo dire — di questa strage è valutato in 42 mila miliardi all'anno; sono i dati del CNEL. E negli ultimi decenni un terzo dei deceduti aveva meno dei trent'anni; una famiglia su due ha un componente coinvolto in un incidente stradale e l'Unione europea, per questo, aveva deciso un programma per la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre del 40 per cento gli incidenti entro il 2000. In questo quadro, dal 1997 al 2001, la Commissione trasporti lavorò con grande parte della società italiana per costruire quella che, lo ricordo, è la legge Bersani, la legge delega per la revisione del codice della strada.

Ecco perché sostengo che i punti importanti di questa decreto-legge ci appartengono. Non li sentiamo estranei, li sentiamo nostri; sono frutto buono del nostro lavoro.

Presidente e colleghi, abbiamo una legge delega votata il 22 marzo 2001, vale a dire un'autostrada preparata per chiunque avesse governato dopo l'aprile del 2001, un'autostrada perché erano già segnati gli indirizzi ed era già stato costituito un gruppo tecnico presso il ministero; c'era solo da utilizzare i nove mesi previsti dalla legge delega per avviarlo, in modo molto semplificato, attraverso decreti legislativi, ossia normative che passavano unicamente alla valutazione della Com-

missione trasporti senza venire in aula, quindi che avevano capacità di produrre rapidamente i propri effetti.

Invece, si è lasciato passare il tempo e non si è utilizzata quest'autostrada. Dopo 26 o 27 mesi, siamo qui. La materia meritava di essere nel programma dei primi cento giorni del Governo, ma così non è stato. Il ritardo, debbo dirlo, è ancora più amaro ed aspro perché, oggi, abbiamo visto che funziona, ha cominciato a funzionare: se quest'azione shock ha portato, in queste settimane, ad avere questi dati, questi elementi di riduzione, perché abbiamo perso due anni quando potevamo fare queste cose immediatamente? Ci si intestardì — il ministro Lunardi, in particolare — su un messaggio, un messaggio ricorrente, l'unica cosa che sapeva dire: il ministro era per aumentare i limiti di velocità sulle autostrade a tre corsie (oltre la corsia di emergenza) da 130 a 150 chilometri orari! Quello dell'innalzamento del limite di velocità è un messaggio che vive, ormai, in vari provvedimenti legislativi.

Perché questo scarto tra le grandi possibilità che la nostra legge aveva offerto ed i ritardi nell'applicarla e perché, contemporaneamente, il lancio di messaggi in controtendenza rispetto alla sicurezza? Dare il messaggio di aumentare la velocità non va nel senso della sicurezza. D'altra parte, non a caso, in nessun paese d'Europa e, ripeto, in nessun paese del mondo è previsto un limite di velocità superiore ai 130 chilometri orari: non in Belgio, non in Danimarca, non in Lussemburgo, non in Spagna, non in Olanda, non in Austria, non in Polonia, non in Finlandia. Qualcuno obietta: e la Germania? La Germania non ha una legislazione precisa, ma dà indicazioni sui 130 o sui 120 chilometri orari.

Anche le argomentazioni tecniche utilizzate, cioè che i veicoli odierni sono più sicuri di quelli antichi e che all'evoluzione tecnica potrebbe seguire l'innalzamento della velocità, sono sbagliate. Infatti, le nuove caratteristiche costruttive, le nuove tecnologie, le nuove dotazioni hanno come obiettivo l'aumento della sicurezza, se si

mantengono gli attuali limiti di velocità; è tecnicamente dimostrato, invece, che con l'aumento della velocità si mangia il livello di sicurezza conquistato con il progresso tecnologico! Quindi, la tecnologia deve aumentare la sicurezza, non il rischio; la velocità, invece, la riduce.

Sono partito dalla velocità perché chiediamo che venga tolta anche da questo provvedimento la misura relativa all'aumento dei limiti di velocità (anche se essa non è immediatamente efficace): noi la riteniamo una misura contro la sicurezza.

In secondo luogo, considerato il ritardo di 26 mesi, noi chiediamo al Governo di correre, di non fermarsi, di non credere che, fatto questo decreto-legge, questo effetto shock si protragga nel tempo per inerzia: bisogna dare continuità, bisogna avere un'iniziativa duratura! Noi chiediamo al Governo di non fermarsi. L'abbiamo fatto anche in occasione della discussione di altri provvedimenti che sono arrivati in qualche modo al nostro esame e che hanno visto arricchimenti unicamente attraverso proposte ed emendamenti del centrosinistra. Ricordo, ad esempio, le misure di contrasto contro le gare di velocità illegali: fu una nostra proposta. Ricordo i problemi relativi alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe: furono nostri gli emendamenti del gennaio 2002. Ricordo la formulazione sulla patente a punti, ricordo la questione del patentino per i motorini. Dunque, si metta a correre il Governo, recuperi il tempo e compia un'azione duratura.

Noi su questo provvedimento vogliamo innanzitutto — come ho detto — questo segnale: che venga tolta questa immagine controcorrente dell'aumento della velocità. In secondo luogo, noi siamo perché sia eliminato qualche elemento di confusione, qualche elemento che non permette l'immediata efficacia del provvedimento. Il provvedimento funziona se funziona subito, altrimenti il rischio è quello di una specie di rinculo, una sorta di attenzione alla quale segue la furbizia italiana, una tensione che diminuisce. Insomma, si potrebbe tornare in una situazione nella

quale la tensione sociale non è più come quella delle prime settimane, dei primi mesi.

Quindi, va evitata la confusione che si è creata all'inizio, la confusione che si è creata tra provvedimenti qualche volta in contrasto l'uno con l'altro. Noi siamo per fornire un aiuto, per fare in modo che, con i nostri emendamenti, ciò venga evitato, che i provvedimenti siano immediatamente efficaci. Noi siamo perché si acceleri su norme che invece, ancora, sono rimandate al 2004. Ma come si fa in un decreto a prevedere addirittura in un articolo, l'articolo 7, tre, quattro, cinque provvedimenti, che vengono rimandati di mesi o addirittura di un anno? Noi siamo perché si acceleri con riferimento all'emanazione del regolamento che riguarda i corsi di recupero dei punti perché attualmente, se qualcuno commette una infrazione di un certo tipo, i punti sulla patente vengono ridotti, mentre non è ancora in vigore il sistema dei corsi che permette di poterne recuperare una parte. Questo iato non deve esserci, deve esserci immediatamente la sanzione, ma anche la possibilità del corso. Acceleriamo sul regolamento, acceleriamo sul funzionamento dei collegamenti telematici, altrimenti è inutile fare percentuali. Con il cervellone qui di Roma è ben collegata la polizia stradale, quasi ben collegati i carabinieri, non sono bene collegate le guardie carcerarie che sono state indicate come possibili agenti, non sono certamente facilmente collegati i nostri vigili urbani, non solo delle grandi città, ma anche di tutte le realtà dei nostri 8 mila comuni che non sono immediatamente e telematicamente collegati per attivare da subito il meccanismo dei punti.

Quindi, noi non siamo per contrastare, siamo perché voi corriate, perché voi accelerate, perché voi non ritardiate. Così penso a tutto il comparto. Cito solo un caso: le norme per gli autotrasportatori con patenti non italiane. So che è un problema difficile, di difficile soluzione, ma può rendere conveniente, unitamente ad altre misure previste, nelle prossime settimane, alle aziende non utilizzare più come autisti manodopera o giovani autisti

italiani, ma indiani, marocchini, extracomunitari perché hanno una patente diversa che non è soggetta a questa disciplina o perché magari non rientrano in questa possibilità di raddoppiare i punti, di perdere la patente più facilmente in caso di determinate infrazioni fatte nei primi 3 anni di patente.

Noi siamo favorevoli a trovare un equilibrio tra le sanzioni perché noi vediamo praticamente raddoppiate le sanzioni pecuniarie le multe sono praticamente raddoppiate ed inoltre è stato introdotto il meccanismo della recidiva; il che vuol dire, Presidente, che se per caso io o lei ci dimentichiamo per due volte in due anni di allacciarci la cintura ci viene ritirata la patente.

In terzo luogo, sono previsti i punti per la patente. Noi, quindi, sovraccarichiamo le sanzioni. Io sono a favore purché queste siano predisposte in modo ordinato. Noi, quindi, non neghiamo la necessità della sanzione e questo meccanismo importante, inventato in Europa e preso a modello anche da noi nel 2001, della patente a punti, che fa sì che la persona sappia che quando commette un'infrazione non perde soltanto dei soldi ma anche la stessa patente.

Noi chiediamo anche che si acceleri in ordine agli addetti al controllo; in queste settimane, i nostri agenti di polizia stanno facendo delle cose straordinarie però non può continuare la situazione nella quale molti commissariati si sono venuti a trovare: mi riferisco a situazioni in cui le autovetture non possono essere utilizzate perché sono senza benzina, in quanto il ministro Tremonti ha tagliato le risorse. Questo non va bene!

PAOLO ROMANI. Adesso le risorse le abbiamo date con il DPEF.

FRANCO RAFFALDINI. Non lo sappiamo se effettivamente queste risorse sono state date; per adesso osservo che gli addetti al controllo si trovano in condizioni di operatività molto difficili.

Noi abbiamo introdotto particolari misure per infrazioni che avvengono nelle

nostre città; penso ad esempio a chi occupa uno spazio destinato ai portatori di handicap e a chi occupa uno spazio destinato alle fermate degli autobus, a chi utilizza le corsie preferenziali per sostare o per correre, a chi non rispetta i pedoni e a chi sulle strisce pedonali non rispetta il portatore di handicap. Queste sono situazioni che si vivono in molte città e rispetto alle quali abbiamo apportato dei contributi importanti che spero siano raccolti nel corso dell'esame del provvedimento; in questo senso non comprendemmo che nostri contributi, contenuti nelle proposte emendative che abbiamo presentato, non fossero raccolti.

Abbiamo, ad esempio, allargato la possibilità per chi lavora e, quindi, vive con la propria patente di recuperare, frequentando corsi che ancora non sono stati regolamentati, una quantità importante di punti; faccio riferimento, in particolare, agli autotrasportatori che possono, frequentando un corso, recuperare non sei ma nove punti. Ciò potrebbe avvenire qualora le nostre proposte siano accolte. Dico ciò con riferimento anche al lavoro svolto dall'intera Commissione che ha lavorato con passione nel corso di questi giorni. Queste possibilità sono state estese anche ai tassisti e a tutti coloro che hanno un certificato di abilitazione professionale alla guida e che con la patente svolgono un lavoro.

Abbiamo, infine, cercato di introdurre anche un ragionamento che riguarda i meccanismi di ricorso consentiti ai cittadini i quali, in passato, disponevano, con riguardo alle patenti, qualora presentassero problemi di temporanea difficoltà psicofisica, dei meccanismi amministrativi come la commissione medica provinciale e la commissione a cui indirizzava il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; spettava poi a tale ministero decidere, sulla base delle visite mediche effettuate, se confermare o meno la patente. C'era, quindi, la possibilità tutta interna di risolvere in un modo o nell'altro la questione. Adesso, in molti casi, bisogna ricorrere al TAR o al Presidente della Repubblica; ciò significa rivolgersi agli avvo-

cati e spendere a volte molti soldi. Anche su questo aspetto abbiamo cercato di intervenire, anche perché i buoni risultati ottenuti nel corso di queste settimane devono durare nel tempo.

Noi chiediamo al Governo, quindi, da una parte, di accelerare, di essere preciso e puntuale, e dall'altra di durare nel tempo, perché non ci troviamo ancora (come è accaduto in passato) ad affrontare alcuni momenti particolari: occorre varare un provvedimento poiché vi sono i mesi di luglio ed agosto, e poi magari ci ritroveremo a luglio e agosto dell'anno prossimo a doverlo correggere!

È stata fatta una scelta importante: ebbene, penso sia giusto che il Governo mantenga il passo, che tale passo duri nel tempo e che rivolga, fino in fondo, un'attenzione continua e duratura, affinché possa essere raggiunto l'obiettivo prefissato, vale a dire ridurre drasticamente il numero dei morti, dei feriti, degli invalidi e degli incidenti sulle strade: è quanto ci chiedono le nostre famiglie e gli italiani che guardano a noi.

Si tratta, in altri termini, della scommessa che abbiamo fatto nel 2001, vale a dire rompere quella che sembrava una legge della storia: di fatto, in Italia non cambierà mai questa situazione; cosa volete, è il carattere degli italiani. Il ministro Lunardi ha affermato che abbiamo il « sangue *caliente* », che non siamo capaci di star fermi, e qualche volta, anche in Commissione, per quanto riguarda la velocità ha affermato: ma cosa volete, bisogna mantenere alta l'attenzione alla guida; ad esempio, quando io sono stanco e mi sto « appisolando », accelero, perché così mi ritorna l'attenzione! È una teoria scientifica che, se venisse allargata, non mi sembra produrrebbe buoni risultati; logicamente, si tratta di una battuta, ma riporto una frase detta.

Ecco: noi intendiamo incalzare il Governo su questo provvedimento, sia nei suoi singoli punti, sia nel suo complesso, affinché la marcia che si è avviata sia una marcia a tempi e a passi rapidi e, soprat-

tutto, duratura nel tempo (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

BENEDETTO NICOTRA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, ho sempre avuto rispetto per i colleghi della Commissione, ma credo che oggi l'onorevole Bornacin abbia illustrato questo decreto-legge in una forma singolare, visto che ha detto che si tratta del loro decreto-legge.

È vero, si tratta del loro decreto-legge, che noi tuttavia abbiamo migliorato, e meno male che ci abbiamo messo le mani...

ANDREA GIBELLI. Si tratta di Raffaldini...

BENEDETTO NICOTRA. ...caro Raffaldini — mi rivolgo all'onorevole Raffaldini, prima mi sono sbagliato, dal momento che l'onorevole Bornacin è qui accanto a me. Infatti, hanno creato più danni loro...

GIORGIO BORNACIN. Date a Cesare quel che è di Cesare e a Raffaldini quel che è di Raffaldini!

BENEDETTO NICOTRA. ...che le zanzare in questo periodo!

Il decreto-legge in esame, che integra le misure del codice della strada contenute nel decreto legislativo n. 9 del 2002, entrato in vigore lo scorso 30 giugno, prevede importanti disposizioni, con l'obiettivo di pervenire da subito ad un più elevato livello di sicurezza nella circolazione stradale, al fine di contenere e ridurre gli incidenti e le vittime da essi provocate.

A tal proposito, le misure contenute nel presente decreto-legge hanno già prodotto effetti molto positivi, in quanto nell'ultimo fine settimana gli incidenti stradali mortali ed il numero delle vittime sono diminuiti in misura molto significativa rispetto sia allo scorso weekend, sia, soprattutto, rispetto all'anno passato.

Si tratta di un segnale molto confortante, che indica come gli effetti delle misure previste dalla modifica al codice della strada determinino una maggiore correttezza nella guida, facendo funzionare le regole, con l'adozione di una linea più severa, che sta cambiando le abitudini degli automobilisti. È proprio la constatazione del numero intollerabile dei morti e dei feriti causati dagli incidenti stradali che ha indotto al varo di questo provvedimento per giungere ad un più elevato livello di sicurezza, anche in considerazione del periodo estivo, caratterizzato da un notevole incremento della circolazione stradale e, di conseguenza, degli incidenti.

Il Governo, quindi, che era già intervenuto nel giugno del 2002, ha ritenuto di ricorrere allo strumento del decreto-legge, adottando il provvedimento in esame. In particolare, l'articolo 1 reca alcune modifiche all'articolo 12 del nuovo codice della strada, inserendo i corpi e i servizi di polizia provinciale nell'opera di repressione delle violazioni del codice della strada, limitatamente ai territori e alle strade di competenza.

La stessa operazione viene compiuta nei confronti del Corpo di polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato. Il medesimo articolo amplia, inoltre, la possibilità di deroga alle norme tecniche in materia di costruzione delle strade, sia per quelle di nuova costruzione sia per gli adeguamenti di strade già costruite in particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche ed archeologiche. Tali deroghe devono, comunque, preservare la sicurezza e la riduzione dell'inquinamento.

Viene, inoltre, definita la catalogazione di quelle che possono essere considerate auto storiche. Sono considerate tali soltanto quelle che sono iscritte ai registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Storico FMI.

Sono previste, infine, misure inerenti al settore dell'autotrasporto per una maggiore visibilità dei mezzi di trasporto equipaggiati, a tal fine, con strisce posteriori e laterali retroriflettenti da applicare ai veicoli a motore e ai loro rimorchi adibiti al

trasporto di cose e classificati per uso speciale con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 cinque tonnellate.

L'articolo 01 dispone importanti modifiche sanzionatorie, al fine di disciplinare il traffico nei centri abitati.

L'articolo 2 reca modifiche alla normativa vigente riguardante la disciplina per il rilascio della patente e dei certificati di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e autoveicoli. Vengono attribuiti caratteri di definitività ai provvedimenti di sospensione e revoca della patente per difetto dei requisiti psicofisici emanati dagli uffici del dipartimento per i trasporti terrestri. Pertanto, i predetti provvedimenti potranno essere impugnati solo in via giurisdizionale e con il ricorso al Capo dello Stato.

Per quanto concerne le patenti di guida delle categorie A, B e C, comprese quelle speciali, il provvedimento in esame stabilisce che sono valide per la guida dei veicoli per i quali è richiesto il certificato di idoneità alla guida previsto per la guida dei ciclomotori. La sanzione amministrativa per i conducenti dei veicoli in possesso di patente B, C e D che guidano veicoli per i quali è richiesta una patente di categoria diversa è estesa anche a coloro in possesso di una patente di categoria A.

Inoltre, sempre l'articolo 2 reca alcune innovazioni relative alla durata e alla conferma della validità della patente di guida e ai casi di sospensione della patente di guida. L'efficacia di tale disposizione è differita al prossimo 1° settembre.

Infine, sono disposte alcune innovazioni al codice della strada che disciplinano la circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero o stranieri.

L'articolo 3 reca una serie di disposizioni in materia di norme di comportamento, prevedendo complessivamente un inasprimento del regime sanzionatorio in relazione alle fattispecie considerate più pericolose. In particolare, vengono inasprite le sanzioni per la circolazione contro mano, per la violazione di norme relative alla precedenza, per l'attraversamento dell'incrocio con semaforo rosso,

per la violazione delle norme sul sorpasso nonché per il trasporto di persone e oggetti su veicoli a due ruote, per la sosta con motore acceso in galleria, per il mancato utilizzo del casco (in particolare, per quanto riguarda il casco di protezione, si è aumentata la sanzione pecuniaria e si è previsto che alla stessa consegna in ogni caso il fermo amministrativo del veicolo anche per i maggiorenni; è stato, inoltre, previsto l'obbligo del casco anche per i conducenti e i passeggeri dei quadricicli e dei tricicli non dotati di cellula di sicurezza o di carrozzeria chiusa) e delle cinture di sicurezza, per la violazione dell'obbligo di usare le lenti durante la guida e per la violazione di norme da parte degli autotrasportatori nonché per la violazione delle norme di comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni e per chi invade le corsie preferenziali.

È, inoltre, da tener presente l'introduzione di nuovi casi di sospensione e di revoca della patente. Infatti, il medesimo articolo 3 prevede ulteriori misure inerenti al settore dell'autotrasporto sia per una maggiore visibilità dei mezzi di trasporto sia in relazione ai conducenti stabilendo sanzioni in caso di inosservanza della durata del periodo di guida e di riposo o di violazione delle norme sui dispositivi di velocità (si vedano il cronotachigrafo ed il limitatore di velocità).

Infine, sono inserite misure volte ad estendere l'utilizzo dei dispositivi di segnalazione luminosa prevedendo l'obbligatorio l'utilizzo dei proiettori anabbaglianti su tutte le strade extraurbane anche durante il giorno e disposizioni di semplificazione per la procedura di confisca del veicolo non coperto da assicurazione.

L'articolo 4 reca modifiche alle disposizioni del nuovo codice della strada in materia di illeciti amministrativi e relative sanzioni, in particolare disciplinando meglio la notifica al proprietario del veicolo individuando i casi in cui non è necessaria la notifica immediata della violazione. Viene, inoltre, precisata la procedura di notifica in caso di mancata identificazione del trasgressore. Il medesimo articolo prevede, inoltre, nuove norme per i veicoli

immatricolati o muniti di targa di escursionisti esteri, nonché una serie di modifiche del codice della strada che disciplinano i casi di revoca della patente. Nell'ipotesi in cui il ritiro della patente costituisca sanzione accessoria sono ridotti drasticamente i tempi di consegna della patente a seguito dell'ordinanza di revoca che deve avere applicazione immediata anche tramite gli organi di polizia. È possibile il conseguimento di una nuova patente solo trascorso un anno dal momento in cui è divenuto definitivo il provvedimento di revoca disposto dal prefetto.

L'articolo 5 riformula il testo dell'articolo 186 del nuovo codice della strada in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool prevedendo l'applicazione immediata delle norme già introdotte dal decreto legislativo n. 9 del 2002, modificato dal decreto-legge n. 121 del 2002, con riferimento ai livelli di tasso alcolemico massimo consentito per i conducenti. Viene previsto un regime sanzionatorio più rigoroso per i conducenti di autobus e di veicoli pesanti, nonché la possibilità di effettuare sia accertamenti preliminari non invasivi, sia successivi al verificarsi di incidenti, pur tutelando il rispetto della riservatezza e dell'integrità fisica delle persone. Qualora il tasso alcolemico accertato sia superiore ad 1,5 grammi per litro oltre le sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza si applica, in via cautelare, la sospensione della patente.

L'articolo 6 prevede norme in materia di guida in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti. Anche in tal caso si prevede la possibilità di effettuare accertamenti preliminari non invasivi ed anche successivi da parte della polizia stradale, nonché l'obbligo, in caso di accertamenti con esito positivo, posto in capo al prefetto, di sospendere in via cautelare la patente fino all'esito della visita medica.

L'articolo 7 differisce al 1° luglio 2004 l'entrata in vigore dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 9 del 2002 che introduce significative novità in materia di targa e documenti occorrenti per la circolazione dei ciclomotori. In particolare,

la norma relativa alla targatura dei ciclomotori, conseguibile gratuitamente presso gli istituti scolastici, è limitata alla fascia di età che va dai 14 ai 18 anni.

Innovazioni vengono apportate in materia di uso dei mezzi di controllo del traffico a distanza, ma la principale novità è rappresentata dall'introduzione della cosiddetta patente a punti. Tale misura era già prevista dal precedente decreto legislativo n. 9 del 2002. Viene rivisto dal decreto-legge in esame il sistema della decurtazione a punteggio sulla patente a seguito delle violazioni del codice della strada. Tale sistema — come è noto — prevede il ritiro della patente in caso di violazioni che comportino cumulativamente la perdita di 20 punti. Ogni patente, infatti, viene dotata di 20 punti iniziali che diminuiscono quando si commette l'infrazione di un numero di punti predeterminato in rapporto alla gravità della medesima. Per le infrazioni più gravi è prevista una decurtazione di 10 punti. Per chi ha conseguito la patente da meno di cinque anni la decurtazione di punti è raddoppiata. L'utente che subisce decurtazioni fino a 10 punti ha la possibilità di recuperarne 6 a seguito di frequenza di un corso di aggiornamento, mentre possono recuperarne 9 gli autisti professionisti.

Quando si arriva ad un punteggio zero, si dovrà sostenere un esame di revisione. Si potranno fare, però, corsi di aggiornamento, per riacquistare i punti persi.

Tale importante disposizione rappresenta, indubbiamente, il caposaldo dell'intero provvedimento. Si tratta indubbiamente di un passo in avanti, come confermato, recentemente, anche dagli stessi operatori del settore. La polizia stradale, infatti, ha ribadito come l'introduzione di tale nuovo sistema, insieme ad un'inasprimento di misure sanzionatorie, ha generato tra gli automobilisti maggiore attenzione e rispetto per le regole vecchie e nuove del codice della strada, con conseguenze positive per la sicurezza della circolazione stradale.

Nel complesso il provvedimento in esame, che rende immediatamente operative — lo ricordiamo — alcune norme

contenute nel decreto legislativo n. 9 del 2002, introduce discipline più chiare e puntuali, nell'ottica di garantire la sicurezza delle strade, in un contesto in cui il tasso di incidentalità permane ancora elevato ed in controtendenza con il *trend* di costante diminuzione che avviene negli altri paesi europei.

L'incremento delle mobilità, che si verifica in corrispondenza dei weekend e, soprattutto, dei periodi estivi, ha determinato la decisione del Governo di porre rimedi e soluzioni legislative di effetto immediato. Si tratta di un atto di grande responsabilità del Governo, che, superando le resistenze di molte *lobby* e gruppi di pressione, ha privilegiato il bene supremo del pubblico interesse, che è quello di vedere ridotti, da subito, gli incidenti stradali e le troppe vittime che essi provocano. Grazie (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

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

GIOVANNI CARBONELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei, preliminarmente, sottolineare il grande interesse che il nostro gruppo annette al provvedimento in esame, poiché non vi è remora alcuna circa la necessità di migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

Come restare, d'altra parte, indifferenti di fronte ad una vera e propria strage che si consuma, puntualmente, ogni anno, sulle nostre strade, con un numero impressionante di vittime?

Vi sono stati 6.682 morti nel 2001, 6.649 l'anno precedente, 6.662 nel 1999, 6.342 nel 1998. Più del venti per cento dei morti ha meno di venticinque anni. Nel solo decennio 1992-2001 sono avvenuti, circa, 65.923 decessi.

È come se nel nostro paese si schiantassero al suolo più di 50 aerei di linea, senza lasciare nemmeno un superstite. È come se, ogni anno, l'Italia subisse due attentati della terribile violenza di quelli che hanno colpito le torri gemelle a New York.

Si tratta di una sorta di catastrofe permanente che miete vittime a ciclo con-

tinuo, cui un paese civile non può assistere inerte. Per tale inappellabile ragione il nostro atteggiamento sul provvedimento in esame non sarà caratterizzato da alcuna ostilità preconcepita, ma sarà fermamente mirato, invece, a migliorarne i contenuti.

La nostra preoccupazione principale riguarda tante famiglie preoccupate per i loro figli ed anche per se stesse.

Peraltro, proprio in base a tale consapevolezza, abbiamo presentato in tempi non sospetti, come gruppo della Margherita, una proposta di legge per la lotta contro gli incidenti stradali, con l'intento di promuovere l'adozione di una serie di misure che consentano di affrontare al meglio l'emergenza in precedenza richiamata. Anche per ciò, siamo fortemente critici nei confronti del Governo circa il grave ritardo con cui ha inteso affrontare tale importante, ancorché complessa, problematica. Ancor più grave, però, risulta il metodo adottato, l'uso, cioè, del decreto-legge, su di una materia tanto delicata quanto rilevante, per le molteplici implicazioni ad essa connesse e le conseguenze che ne derivano.

Ci chiediamo, ancora oggi, come sia possibile persistere in una sorte di sindrome da esodo estivo che colpisce il ministro, il quale, in modo del tutto estemporaneo, emana improvvisamente misure che creano tra gli automobilisti confusione, sconcerto, incertezza ed incomprensioni interpretative sulle norme adottate.

Pensiamo che questo modo di fare si ripercuota negativamente sul rapporto cittadini-Stato. Infatti, il rapporto tra i cittadini e le istituzioni non può essere ignorato, tanto più che ci troviamo di fronte ad una platea di 25 milioni di automobilisti ai quali è rivolta tale riforma, che vogliamo sia vissuta in positivo.

Per non parlare, poi, delle prerogative proprie del Parlamento che, a causa della frenesia procedurale con cui forse il Governo intende compensare i ritardi prima denunciati, viene privato della possibilità di approfondire e discutere in modo adeguato un provvedimento la cui complessità e rilevanza non ammette né disattenzioni, né superficialità di alcun genere.

Dati i tempi a disposizione, dobbiamo invece rilevare che non siamo affatto esenti da tale rischio, il nostro timore è proprio quello di partorire una riforma confusa, pasticciata e controversa. Una riforma, insomma, che non risponde appieno alle aspettative degli automobilisti e che risulta non all'altezza di un paese che vuole mettersi al pari degli altri paesi europei.

Per tale motivo, consideriamo lo strumento del decreto-legge inadeguato a disciplinare aspetti fondamentali della vita dei cittadini, sottolineando che la riforma del codice della strada doveva essere affrontata mediante decreti legislativi emanati dal Governo.

A tal proposito, è utile rammentare che ciò doveva avvenire sulla base dei principi e dei criteri direttivi indicati nella legge delega 22 marzo 2001, n. 85, adottati dal Governo di centrosinistra e sui quali, appunto, il Parlamento doveva potersi esprimere con la necessaria tranquillità.

Ma la nostra preoccupazione maggiore è insita nella filosofia che sottintende l'impianto del decreto-legge al nostro esame. Vorrei essere chiaro: abbiamo già evidenziato la nostra posizione circa la necessità di addivenire alla riforma del codice della strada e, tuttavia, pur non volendo apparire indulgenti, dobbiamo sottolineare come questo provvedimento sia caratterizzato più da una cultura sanzionatoria che non dall'esigenza di affrontare compiutamente l'insieme dei problemi che una riforma complessiva per la sicurezza stradale comporta.

Il piano repressivo da solo non può costituire una riforma, non garantisce la sicurezza e non educa gli automobilisti. Per realizzare una vera riforma si deve tener conto di vari elementi ed agire su più fattori. Ad esempio, riteniamo sia imprescindibile incidere sui mezzi, sulle infrastrutture e sul materiale umano.

Nel provvedimento non emerge tale attenzione, non si scorge una visione d'insieme, non vi è alcuna correlazione tra questi fattori. È scarsa l'attenzione, il controllo e le indicazioni di carattere tecnico sui mezzi e sull'ammodernamento del

parco macchine, con relativi nuovi dispositivi tecnologici che possono esser utilizzati. Non esiste una mappa dettagliata delle strade più a rischio, dei punti più critici.

Il Governo vuole investire sulle grandi opere e fa bene, ma dimentica che ci sono 26.215 chilometri di strade statali che hanno la carreggiata troppo stretta, inferiore agli 8 metri previsti dalle norme, mentre 10 mila chilometri di altre strade presentano una pavimentazione appena sufficiente, insufficiente o completamente degradata.

Mi chiedo: si può immaginare un intervento, graduale quanto si vuole, ad esempio per eliminare l'effetto *aquaplaning*, a causa del quale muoiono migliaia di persone e tante guidano terrorizzate in caso di pioggia perché, indipendentemente dalla cautela che può prestarsi, in simili circostanze ci si deve affidare al destino? Per non parlare poi di alcuni tratti di strade la cui segnaletica risale a prima della guerra e in cui sono previsti limiti di velocità, che costituiscono vere e proprie trappole vessatorie nei confronti degli automobilisti.

Io provengo dalla Puglia e, se percorriamo la Lecce-Bari, notiamo che, pur trattandosi di una autostrada, vi è una segnaletica che prevede un limite di velocità di 50 o 70 chilometri orari. Dunque, quotidianamente, assistiamo ad una sorta di gioco tra polizia e automobilisti come quello del gatto con il topo. Si tratta di aspetti ai quali è necessario porre rimedio.

Infine, per quanto riguarda il materiale umano, da un lato occorre realizzare un piano straordinario di sensibilizzazione e di educazione stradale e, dall'altro, bisogna coprire la cronica carenza di organico delle forze di polizia che effettuano i controlli sulle strade, senza pensare di attribuire compiti alla polizia penitenziaria che è già insufficiente per lo svolgimento delle proprie mansioni.

L'automobilista e il motociclista sono persone che dobbiamo mettere al centro della nostra riforma.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi pensavamo di dover delineare tale

quadro generale prima di prevedere le pur importanti e necessarie, lo ripetiamo, nuove norme del codice della strada. Tali nostre critiche sono peraltro analoghe a quelle già espresse dal Comitato per la legislazione, che nel parere sul decreto ha richiamato l'articolo 15, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, che stabilisce che i decreti-legge debbono contenere misure di immediata applicazione.

Il provvedimento di conversione che siamo chiamati oggi ad esaminare risulta al contrario caratterizzato da alcune nuove norme del tutto incerte e, seppure vigenti, addirittura inapplicabili.

Formulo alcuni esempi. L'articolo 1, comma 3, nonostante preveda che gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose devono essere equipaggiati con strisce posteriori laterali retroriflettenti, non ne definisce alcuna caratteristica: né il colore, né la forma, né le dimensioni.

L'articolo 3, comma 9, nonostante preveda che nei casi in cui sia necessario posizionare il segnale mobile di pericolo — mi riferisco al triangolo — debbano essere utilizzati dispositivi retroriflettenti o luminosi, non definisce chiaramente alcuna caratteristica di tali dispositivi.

Tali disattenzioni, a nostro avviso, risultano molto gravi in una materia quale quella della sicurezza stradale che si fonda, al contrario, su regole certe, e non soggette a diverse ed opposte interpretazioni.

Infine, prima di passare ad analizzare le modifiche apportate e le proposte emendative presentate, è opportuno citare ulteriormente il parere del Comitato per la legislazione che ribadisce il rilievo già più volte formulato sulla necessità che ciascuno strumento normativo sia utilizzato in modo coerente rispetto alle proprie caratteristiche. Valuti il legislatore la coerenza degli strumenti legislativi utilizzati, con specifico riguardo al ricorso alla decretazione d'urgenza in una materia per la quale sono ancora aperti i termini per l'esercizio della delega legislativa, nel caso di specie integrativa e correttiva.

Un'analoga osservazione deve essere formulata anche nel caso in cui, come per l'ulteriore revisione del codice della strada, il Parlamento abbia già avviato l'esame di progetti di legge.

Le considerazioni sopra esposte, suffragate da disposizioni di carattere formale e sostanziale, sono la rappresentazione più visibile del modo alquanto bizzarro con il quale il Governo ha inteso procedere in un percorso di riforma che si sperava risultasse più lineare, rigoroso e possibilmente più comprensibile per i cittadini italiani.

Confessiamo di essere molto rammaricati ed esprimiamo il nostro fermo disappunto, perché illusi dalla speranza che nel contesto dato e a causa della complessità della materia in esame si potesse svolgere un confronto di merito più aperto e costruttivo.

La delusione è data dal fatto che pur avendo offerto un notevole contributo nel corso dei lavori della Commissione, sono ancora molte le questioni controverse perché prive di equilibrate soluzioni, a partire dalla tabella relativa alla decurtazione dei punti: riteniamo debba essere definita secondo criteri di pericolosità dell'infrazione commessa, applicando un principio di proporzionalità. Altrimenti, si creano ingiustizie e paradossi. Basta fare alcuni esempi: si può paragonare, fino a rendere quasi pari il numero dei punti sottratti, il mancato rispetto di un posto di blocco con il mancato uso della cintura di sicurezza? Oppure il superamento del limite di velocità con l'infrazione commessa da chi circola contro mano? È vero che si tratta di infrazioni gravi, ma guidare contro mano significa o no essere un po' più « criminali »? È questa la domanda alla quale dovremmo dare risposta.

Vi è poi la necessità di eliminare quanto più possibile il margine di discrezionalità e di diversità interpretative di norme la cui lettura rischia di alimentare conflitti di ogni genere, che poi sfociano in contenziosi giudiziari, con il risultato di penalizzare l'utente due volte: sia per l'infrazione commessa sia per il conse-

guente tormentone di carattere legale che gli automobilisti verosimilmente saranno costretti ad affrontare.

Questo ci pare un percorso estremamente farraginoso ed oltremodo punitivo, che non aiuta certamente l'automobilista a riconoscersi in una riforma che deve risolvere e non moltiplicare i problemi. Insomma, suggeriamo di essere più inflessibili e rigorosi con chi, scientemente, mette a repentaglio, oltre che la propria, la vita altrui e, invece, giusti, razionali ed equilibrati con chi, pur consumando l'infrazione, non consenta di ravvisare un grave dolo. Confermiamo, peraltro, con ferma convinzione, la serie di proposte sostenute in Commissione che, a nostro parere, arricchiscono, qualificano e rendono più condivisibile questa importante riforma: la riduzione da tre a due anni del periodo di buona condotta per recuperare i punti persi; più potere e più competenze ai sindaci e ai presidenti di province, in materia di regolamentazione del traffico e della mobilità urbana; più risorse agli organi di polizia stradale per effettuare controlli; campagne educative ed informative da parte del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di dare ai cittadini tutte le informazioni sulla riforma del codice della strada e, soprattutto, al fine di avviare campagne educative preventive sulla sicurezza stradale, prendendo esempio, ove possibile, dalle iniziative realizzate con successo in altri paesi comunitari; più fondi alle province per mettere in sicurezza la rete stradale di competenza; annullamento delle nuove multe e delle sottrazioni di punteggio effettuate il 30 giugno scorso nel giorno in cui, per motivi definiti tecnici, il decreto-legge non era ancora pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*; abolizione del raddoppio delle penalità per i giovani neopatentati; norme più severe, però, che per chi guida sotto l'influenza di droga e di alcol. Diciamo « no » all'incremento dei limiti di velocità sulle autostrade e « no » ai limiti di velocità diversi a seconda delle cosiddette condizioni atmosferiche e delle diverse caratteristiche delle tratte autostradali, proprio per non alimentare il con-

flitto di cui si parlava prima. Per di più tali limiti dovrebbero essere definiti da soggetti privati, vale a dire dai gestori delle stesse autostrade. Chiediamo, soltanto per i maggiorenni, la possibilità di trasportare il passeggero sui motorini con cilindrata di 50 centimetri cubici.

Intendiamo anche che venga accolta l'istituzione della sala unificata, vale a dire di una *task force*, composta da tutti i soggetti che si occupano di sicurezza stradale, comprese le associazioni ambientaliste e dei familiari delle vittime della strada, con il compito di raccogliere i dati sui flussi di traffico e sugli incidenti e di compilare annualmente l'elenco delle strade più pericolose. Sugeriamo una serie di proposte volte ad incrementare i poteri degli enti locali circa la regolamentazione del traffico urbano e l'incremento dei livelli di sicurezza stradale. Infine, chiediamo maggior rigore per i problemi reali, con l'introduzione della decurtazione del punteggio nel primo grado di giudizio, per evitare che chi dispone di mezzi economici per sostenere un ricorso possa, di fatto, essere escluso dalla decurtazione dei punteggi e, pertanto, dal sistema della patente a punti. Per onestà, ma anche per rendere visibile il nostro impegno, dobbiamo dire, però, che in Commissione alcuni di questi punti hanno trovato positivo accoglimento, migliorando, a nostro avviso, il contenuto del provvedimento in esame.

Per concludere, signor Presidente, onorevoli colleghi, è per brevità di tempo che abbiamo condensato le nostre considerazioni, tenuto conto della complessità della materia che potrebbe essere trattata indefinitamente. Tuttavia, proprio in ragione di quanto all'inizio dichiarato circa il nostro approccio al provvedimento, non intendiamo indulgere oltre. Consentiteci, però, infine di dire che la responsabilità maggiore della riforma spetta al Governo e alla propria maggioranza. Noi, con spirito costruttivo, abbiamo offerto il nostro contributo, migliorando il testo in alcune parti. Nel corso del dibattito in aula, verificheremo se vi saranno ulteriori modifiche, integrazioni e miglioramenti; dai

riscontri che avremo, in piena libertà di coscienza, adotteremo le scelte conseguenti ed esprimeremo il nostro voto come Margherita.

Il nostro auspicio è quello di consegnare ai cittadini italiani una riforma degna di tale nome, le cui caratteristiche, però, riescano a coniugare l'imprescindibile esigenza di far rispettare le leggi e le norme con l'obiettivo di rendere l'automobilista partecipe di un progetto di crescita civile e sociale del nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, quello che stiamo per affrontare, attraverso la discussione sulle linee generali e nei prossimi giorni, attraverso l'esame dell'articolato, è un provvedimento largamente atteso. Non vorrei aggiungere altro alle parole dei colleghi espresse nell'approfondito dibattito dal punto di vista tecnico che fino a questo momento ha contraddistinto la nostra discussione, ma è opportuno rilevare alcune considerazioni di carattere generale.

In primo luogo, questo provvedimento è nato per cercare di mettere il nostro paese — che è agli ultimi posti nelle classifiche europee per quanto concerne il grado di incidentabilità, con più di 6 mila morti all'anno — agli stessi standard dei paesi che hanno adottato eguali provvedimenti negli anni passati. È chiaro che la modifica del codice della strada non potrà essere isolata. Già da tempo in Commissione trasporti, noi della Casa delle libertà abbiamo sollevato la necessità di dare pieno seguito a quel grande progetto di «*rinfrustrutturazione*» del paese per collegare la nostra rete autostradale, viaria e ferroviaria al resto d'Europa, come strumento che dia risposte a quella statistica che ha visto, in più di un'occasione, il ministro Lunardi sottolineare in Commissione che dal 1975 in poi, con l'interruzione di realizzazioni di nuove infrastrutture, la curva degli incidenti nel nostro

paese, in una rete infrastrutturale a sviluppo zero, è aumentata ed è uscita dalle medie degli altri paesi che fino ad allora, invece, vedeva l'Italia ai primi posti.

Questo provvedimento, quindi, si inserisce in un ampio dibattito dove la Casa delle libertà ha avuto modo di affrontare con coraggio questioni che nella passata legislatura erano state solo annunciate e che comunque può già da ora avanzare una serie di considerazioni e fare un primissimo bilancio. Questo contestatissimo decreto che ci avviamo a convertire in legge ha già dato dei risultati. Sulla patente a punti — su cui il mio gruppo è intervenuto in Commissione presentando anche degli emendamenti in un senso che descriverò più tardi — non ci si può sottrarre a un giudizio positivo per il fatto che da due weekend siamo di fronte ad una riduzione sensibile del numero dei morti e degli incidenti sulle strade. Questo è frutto di una nuova politica e di una nuova attenzione ad un problema che non poteva essere più rimandato e che consente a tutti noi utenti, non solo come parlamentari ma anche come cittadini che abitualmente usano i mezzi di trasporto, quindi anche la propria automobile, di viaggiare con standard di sicurezza sicuramente diversi rispetto quelli di prima.

Le aspettative sono enormi e dalle pagine dei quotidiani negli ultimi mesi abbiamo notato (tutti i colleghi in Commissione trasporti insieme al Governo, che, in tante circostanze, con il viceministro Tassone si è reso protagonista di diversi momenti di confronto, anche attraverso atti di sindacato ispettivo), un certo grado di intollerabilità della drammatica situazione sulle nostre strade; il che doveva essere affrontato con coraggio. Da qui un primo giudizio positivo.

Comunque, non nascondo una considerazione di carattere generale che è propria del mio gruppo e che è poi anche « madre » di una serie di emendamenti che sono stati discussi in Commissione e rimandati in aula, in ordine al fatto che probabilmente la decretazione d'urgenza era ed è un intervento coerente rispetto al grado di necessità delle strade. La possi-

bilità di affrontare la materia con maggior puntualità, probabilmente, deve invitare il Governo a una riflessione per rivedere complessivamente la materia attraverso strumenti più idonei, il che consente a Parlamento e Governo di approfondire molte altre questioni.

Annuncio in questa sede che non ho presentato l'emendamento concernente il cumulo dei punti; anche se ritengo ancora valida la filosofia di quell'emendamento, credo che l'applicazione meccanica di una norma che discende da esperienze straniere e che si applica al nostro ordinamento del codice della strada rischi probabilmente di generare alcuni limiti di interpretazione e di applicabilità. Invito comunque il Governo — lo farò anche in sede di esame degli emendamenti — a considerare la possibilità di introdurre meccanismi più equi che consentano ai cittadini di non subire la pressione psicologica che, da un lato, crea i presupposti per una maggiore sicurezza e, dall'altro, mette il cittadino nella condizione di avere paura dietro una sorta di ricatto (uso questo termine) di carattere normativo che, non sempre, è e sarà in futuro motivo di serenità per quanto riguarda l'utenza.

È chiaro che lo strumento del decreto-legge in questo momento, con la sua immediatezza, ha effettivamente creato una situazione di grandissimo impatto, ma ritengo che tante materie, tante questioni, già affrontate in Commissione, debbano essere riviste con strumenti più adeguati. La possibilità di rivedere la materia (la Commissione lo aveva già fatto nei mesi scorsi) è il criterio più idoneo.

Abbiamo iniziato la discussione sulle linee generali del provvedimento, parlando un po' tutti del tema della sicurezza. Ricordo che, al di là degli annunci del mio gruppo che aveva introdotto nel dibattito il criterio legato alla questione chiave della riforma del codice della strada, soprattutto a quella della patente a punti, con riferimento all'introduzione di diversi criteri di applicazione delle norme, a seconda di gravi reati e rispetto alle colpe che possono anche avere origini diverse, abbiamo sot-

tolineato con forza la necessità di usare tutti gli strumenti possibili in materia di sicurezza.

Noi diciamo «sì» al provvedimento, anche se condizionato ad una serie di miglioramenti che porteremo all'attenzione dell'Assemblea; vi è a monte una risoluzione che giace in Commissione trasporti da qualche giorno, sottoscritta, tra l'altro, da tutti i presidenti dei gruppi della maggioranza, la quale, attraverso l'utilizzo di fondi da parte del Ministero dei trasporti, consente allo stesso di fare della pubblicità, dando ai giovani maggiori informazioni soprattutto in materia di sicurezza; mi riferisco alle cosiddette pubblicità *shock* che hanno provocato nei paesi della Comunità europea in cui sono state trasmesse un'ulteriore riduzione degli incidenti.

Il dibattito e anche la polemica hanno spostato l'oggetto della questione; in Italia spesso accade di osservare i resti delle automobili che sono comunque impressionanti, mentre all'estero si è cominciato a rendere evidenti, attraverso queste informazioni, le conseguenze irreversibili sulle persone. Ciò ha indotto i più giovani ad avere maggiore coscienza del problema e ha fatto in modo che tutti acquisissero una maggiore consapevolezza della necessità di viaggiare in un regime di sicurezza.

Tornando alla questione centrale del «sì» condizionato al provvedimento, precedentemente annunciato e legato alla possibilità che anche l'Assemblea si renda protagonista di modifiche al provvedimento, il nostro contributo va sostanzialmente nella direzione di modificare la tabella dei punti. Si tratta di una tabella che, in linea generale, ha, come dicevo prima, introdotto grandissime novità ed è strumento di deterrenza e, quindi, di rispetto delle norme. Tuttavia, se vogliamo porre in essere norme esatte, corrette e soprattutto giuste, dobbiamo avviare una riflessione sul fatto che vi sono alcune disposizioni che stridono tra di loro.

Ad esempio, la tabella recita che in caso di retromarcia sui raccordi autostradali si abbia una penalità inferiore rispetto alla dimenticanza della cintura. Se è giusto

che questi due comportamenti vengano sanzionati, il rapporto fra le due penalità è assolutamente sproporzionato. Da una parte vi è infatti la volontà di compiere un atto che può mettere a repentaglio non solo la propria vita, ma anche quella di terzi, mentre dall'altra parte vi è una questione altrettanto grave, che non può essere tuttavia commisurata con la precedente. È ciò che noi del gruppo della Lega nord Padania vogliamo assolutamente evitare, ovvero che attraverso le buone intenzioni di questo provvedimento emergano contraddizioni come quelle di considerare comportamenti gravi i comportamenti semplicemente sbagliati che devono essere corretti, ma che non possono essere messi sullo stesso piano.

Signor rappresentante del Governo, sia in Commissione sia in aula, oramai a dibattito avviato, abbiamo presentato e presenteremo emendamenti che vanno esattamente in quella direzione, ovvero quella di inasprire le sanzioni per i comportamenti pericolosi e di ridurle per i comportamenti sbagliati, che possono essere sicuramente corretti, ma che non possono essere posti sullo stesso piano.

Invitiamo quindi il Governo a prestare attenzione alla nostra proposta di modifica della tabella ed in tal senso ne proponiamo una completamente sostitutiva; abbiamo avuto modo di aggiornarla rispetto alla proposta avanzata in Commissione, attraverso anche segnalazioni rivolteci da colleghi e da altri esponenti della maggioranza, che hanno indicato la volontà di apportare alcune correzioni; abbiamo avanzato poi una serie di emendamenti puntuali riferiti alla tabella sui quali faremo in quella circostanza le nostre debite valutazioni, nel caso in cui il relatore ed il Governo coglieranno lo spirito che ha animato la Commissione.

Quindi, si tratta di una patente a punti che va rivista in quella direzione e che presenta alcuni aspetti che devono essere ulteriormente approfonditi. Uno degli argomenti che a noi del gruppo della Lega nord Padania sta particolarmente a cuore è quello legato alle cosiddette patenti pro-