

fessionali, che sono ancora in una fase non definita, ma che toccano un problema reale.

Siamo infatti di fronte ad un provvedimento che, al di là delle osservazioni e delle correzioni che sono derivate dai lavori della Commissione, deve valutare che l'utilizzo oggettivo di un mezzo professionale comporta la permanenza sulle strade, per motivi di lavoro, per una quantità di ore e di chilometri annuali assolutamente sproporzionata rispetto all'utilizzo abituale da parte dell'utente che adoperi il proprio mezzo per spostamenti di tipo privato.

È quindi importante introdurre meccanismi che consentano a chi fa un uso della patente di tipo professionale di godere, non dico di agevolazioni, ma almeno di un diverso regime. È chiaro che in questa circostanza è bene precisare che è opportuno usare un criterio di prudenza, dal momento che la prima obiezione che muovo a me stesso, è quella di comprendere quali siano i confini dell'utilizzo professionale della patente.

Tuttavia, come gruppo della Lega nord Padania, torneremo sull'argomento dal momento che il rischio evidente è che si determinino disparità dovute a condizioni ulteriori è reale ed è stato sottolineato anche in questi giorni dalle principali associazioni di categoria, trovando delle risposte già in questo decreto-legge.

Quindi, accolgo con favore la sensibilità con cui il Governo ha voluto interloquire con le maggiori associazioni di categoria, però ritengo che il problema debba essere considerato nel suo complesso. Un'altra questione su cui intendo soffermarmi, già affrontata e motivo di discussione anche nella giornata odierna — in proposito, la Lega Nord Padania aveva intenzione di presentare proposte emendative, già parzialmente accolte in Commissione (si trattava dell'approvazione di proposte emendative presentate da alcuni colleghi, e delle quali noi, in maniera distintiva e quindi diretta, abbiamo chiesto l'estensione, aggiungendo la nostra firma) — è quello legato alla questione della presenza di autotrasportatori, quindi di autisti, extra-

comunitari. Il rischio è che le patenti di autotrasportatori stranieri possano, in sostanza, essere esentate dal regime in via di introduzione. Si teme, inoltre, che le compagnie di trasporto assumano autotrasportatori stranieri e questi, avendo una patente non rientrante nelle disposizioni del provvedimento in esame, godano di una situazione di vantaggio rispetto a quelli italiani, creando così una situazione che occorre risolvere.

La decisione di istituire un registro degli abilitati alla guida nazionale, di nazionalità straniera, al fine di rendere omogenea l'applicazione delle norme e delle esenzioni previste dal presente decreto-legge, è sicuramente un punto di partenza per mettere tutti sullo stesso piano, facendo in modo che il settore dell'autotrasporto, già fortemente mortificato da una mancata competitività, non soffra di un'ulteriore aggravio, tenuto conto delle notevoli tensioni che interessano il comparto.

Altra questione riguarda gli emendamenti presentati in Commissione e non accolti, ma su cui è stato registrato anche un consenso trasversale tra le forze di maggioranza e di opposizione: mi riferisco al recupero dei punti, che ci vede assolutamente favorevoli, e alla possibilità di accorciare i termini della recidiva, perché, come è già stato sottolineato, con un regime rigoroso, incorrere in un tempo ampio nella stessa sanzione comporta una sproporzione della sanzione medesima e quindi è assolutamente corretto introdurre meccanismi che regolino questa disposizione temporale.

È stata sottolineata dal relatore la questione posta già l'anno scorso dalla Lega nord, e che si sta risolvendo, mi riferisco alla questione dell'utilizzo degli autovelox che non costituirà oggetto di discussione in questo decreto. Desidero comunque far presente, affinché rimanga agli atti questo rilievo, che il problema sull'utilizzo di questo strumento è ancora esistente. Con il decreto convertito l'anno precedente abbiamo introdotto il principio della non obbligatorietà alla contestazione.

Questo ha comportato, da parte del nostro gruppo, la presentazione di un

emendamento che impegnava i gestori delle autostrade, le amministrazioni locali, che utilizzavano gli strumenti di controllo della velocità a distanza, a fornire puntuali informazioni sull'impiego di questi strumenti. Intendo ritornare sulla questione per spiegare sostanzialmente che quando si danno informazioni su uno strumento di questo tipo non si fa che applicare un principio a sua volta già applicato nei paesi stranieri, che ha prodotto risultati positivi. Definire l'autovelox come uno strumento di deterrenza, quindi, non è un'informazione puntuale. Infatti, la circolare del Ministero dell'interno ha precisato esattamente questa condizione. È l'informazione continua, attraverso anche strumenti nuovi, di alto grado tecnologico, ad indurre l'automobilista a rallentare la velocità, avendo sempre, questi, la sensazione di essere controllato.

Questo in Europa funziona e deve essere introdotto anche nel nostro paese, perché l'eccesso opposto, quello italiano, è di utilizzare gli autovelox come strumenti impropri di prelievo fiscale. Tutti noi abbiamo ricevuto notizie di amministrazioni che, in più di un'occasione, inserivano i propri dispositivi di controllo della velocità a distanza in punti sensibili e non in quelli maggiormente pericolosi, proprio perché si voleva fare cassa. Questo non è un buon servizio all'utenza. Siamo anche a conoscenza — ed è polemica di questi giorni — delle sovrapposizioni di cartelli senza un regime complessivo, che determinano difficoltà nella lettura. Recentemente è stata realizzata una pubblicazione e se una persona segue determinate indicazioni rischia di sbagliare strada o di ricevere segnalazioni più pericolose rispetto ai rischi che si segnalano.

Al mio gruppo fa piacere che il Ministero dell'interno abbia fornito questa precisazione. Ci auguriamo che, sempre di più, si vada nella direzione di utilizzare tali strumenti come strumenti di deterrenza e non strumenti punitivi o — come ho affermato recedentemente — di prelievo fiscale.

Un'altra questione riguarda una proposta emendativa, più volte riformulata, che

sta particolarmente a cuore alla Lega e che riguarda la cartellonistica. Tale proposta sarà esaminata in aula e vedremo l'esito della votazione. Vorrei cogliere l'occasione — mi rivolgo al viceministro Tassone che è sempre molto attento — di spoliticizzare una questione legata alla cartellonistica bilingue. In passato, la questione è stata oggetto di polemiche, di discussione, di prese di posizione che fanno parte del normale rapporto dialettico della politica. Oggi, con la possibilità per le amministrazioni di potersi regolare a seconda delle proprie sensibilità o vocazioni politiche, si esce dalla politica e si entra nelle istituzioni, nel senso che si danno regole certe, consentendo a chi vuole di usare uno strumento che in Europa è già ampiamente usato e che fornisce una lettura diversa del territorio che si aggiunge a tutto quello che c'è, è che non toglie nulla; semmai, aggiunge la possibilità di conoscere il territorio attraverso una diversa chiave.

In Commissione — lo voglio dichiarare in aula — mi ha fatto molto piacere, come uomo del nord, in occasione della presentazione della proposta emendativa durante la discussione del provvedimento qualche mese fa, il fatto che le maggiori segnalazioni le ho avute dal sud d'Italia rispetto alla possibilità di usare questa cartellonistica per rilevare alcuni aspetti di determinati toponimi locali che oggi sono dimenticati e che meritano di rientrare in una cultura di livello locale, ma altrettanto importante.

Quindi, uscendo dal confronto politico e confrontandomi direttamente con la gente che mi ha segnalato alcune questioni — le richiamavo l'esempio della Calabria; ho raccolto segnalazioni di alcuni amministratori — ho constatato che questa generale aspirazione che, in questi anni è stata caratterizzata per alcuni aspetti, oggi, ha una veste nuova.

Invito il Governo, il relatore, la Commissione e l'Assemblea — si tratta di un invito anticipato — a considerare queste ipotesi, in modo tale da chiudere una questione che ci trasciniamo da qualche anno e che il ministro Lunardi si è im-

pegnato direttamente a risolvere, e di aprire una nuova fase con la valorizzazione delle culture locali che tanto spesso sono dimenticate e che, da piccoli segni, in alcuni luoghi ci possono far ricordare un passato che magari, in alcune circostanze, non abbiamo più il piacere di leggere sui libri di scuola, ma nelle memorie di questo paese con il suo carico di storia.

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, mi rendo perfettamente conto che siamo ad un'ora insolita, al termine di una giornata caratterizzata da grandi discussioni su provvedimenti molto importanti come quello il cui esame abbiamo concluso qualche ora fa. Perciò, allo scopo di evitare che vi siano difficoltà di ascolto ed anche di sensibilità proprio su una discussione così importante come quella che stasera stiamo sviluppando, tenterò di essere sintetico nell'evidenziare la posizione dei Socialisti democratici italiani e nell'offrire il contributo di tale componente politica al dibattito su questo decreto-legge.

Prima di addentrarci nella discussione, credo che abbiamo l'obbligo di renderci conto che, allorché si discute dei problemi della sicurezza riguardanti i cittadini italiani e i cittadini europei, non è nemmeno ipotizzabile fare riferimento a situazioni ed interessi di parte: il problema della sicurezza sulle strade non riguarda una parte politica, ma l'intero Parlamento, l'intera classe dirigente di questo paese!

Non a caso si è sviluppato un dibattito importante a livello europeo: tutti, ormai, ci siamo resi conto che la questione della sicurezza stradale richiama le morti che, purtroppo, si verificano ogni anno sulle nostre strade, gli invalidi, i feriti e, quindi, eventi che producono non solo effetti disastrosi all'interno delle famiglie che li subiscono, ma anche effetti economici devastanti sul piano generale. Perciò, la stessa Unione europea, con grande intelligenza e con grande senso di responsabilità, ha emanato, come tutti sappiamo,

alcuni provvedimenti affinché, nei prossimi anni, la percentuale di vittime dovute ai disastri che si verificano sulle strade possa diminuire notevolmente.

Proprio da qui vorrei partire per identificare, ai fini della discussione che andiamo a fare, i cardini del ragionamento forte proposto a livello di Unione europea. Tra i cardini importanti in grado di determinare una maggiore sicurezza sulle strade della nostra realtà nazionale ed europea vi erano, appunto, importanti definizioni, come quella dei sistemi innovativi sui mezzi e, soprattutto, quella riguardante la disponibilità e la possibilità di infrastrutture relative al sistema viario europeo.

Vorrei sottolineare, però, anche gli aspetti negativi — credo sia interesse di tutti — di una discussione che si è sviluppata già da qualche anno, nel momento in cui sono stati definite, con certezza e con celerità, alcune norme, alcune leggi che abbiamo approvato qui in Parlamento. La legge obiettivo, ad esempio, doveva determinare un vero e proprio sconvolgimento all'interno dei grandi nodi infrastrutturali della nostra realtà nazionale: con essa si potevano creare garanzie e sicurezza sulle strade della nostra nazione.

Credo, però, che, prima di entrare nel merito, vi sia la necessità — è una discussione di carattere generale che tento di intavolare anche con il viceministro Tassone, sempre garbato e sempre attento alle problematiche di cui discutiamo — di capire come sia possibile ridurre i disastri che avvengono sulle nostre strade senza intervenire con forza, con energia, sugli snodi più importanti di una scelta politica che era quella di determinare una maggiore incidenza di autovetture e di trasporti sulle strade e sulle autostrade.

Quella era la scelta che avevamo fatto in tempi passati, cioè la scelta di andare a decongestionare il cosiddetto traffico su gomma tentando di spostarlo, ovviamente, con una serie di interventi, su rotaie, utilizzando anche — oggi non se ne sente più parlare — le cosiddette autostrade del mare. Erano queste le linee portanti per ridurre il traffico sulle strade e quindi

decongestionarlo, facendo in modo che anche i pericoli sulle stesse strade venissero diminuiti. Questo non è accaduto perché — dobbiamo dirlo con chiarezza, con estrema puntualità — vi è stata di fatto una grande latitanza da parte di questo Governo nella definizione degli aspetti importanti della nuova infrastrutturazione della nostra realtà nazionale, per equipararla agli standard europei.

E da qui deriva la prima considerazione. Credo che non possiamo semplicemente fermarci ad una discussione che riguarda l'attuale emergenza. Guardi, signor viceministro, noi abbiamo avuto nel 2002 e nel 2003 l'adozione di due provvedimenti, in relazione a momenti particolari della nostra situazione nazionale, in relazione agli eventi che si verificano durante il periodo estivo. Anche in questo caso voglio sottolineare che siamo profondamente convinti che sia stata importante — secondo i dati forniti da qualche tempo — la diminuzione delle vittime e degli incidenti sulle strade, ma credo che non sia possibile pensare semplicemente a momenti particolari della nostra realtà nazionale. Occorre affrontare con puntualità i problemi essenziali per fare in modo che la sicurezza sulle strade diventi un fatto continuativo.

Ecco perché è necessario ritornare sul tema, non perché vi sia una questione di parte, per carità, ma perché vi sia una grande consapevolezza da parte di questo Parlamento in cui quando si parla della sicurezza sulle strade, quando si parla della vita di cittadini, quando si parla dei problemi delle famiglie, dei drammi che sono costrette a vivere, credo che non si possa essere di parte. Ma certamente non possiamo dimenticare alcune considerazioni, come per esempio quelle che ha fatto nel suo intervento il collega Raffaldini, non possiamo dimenticare che vi è stata una legge delega, che prevedeva la possibilità di iniziare un grande ragionamento per la sicurezza sulle strade, sulla base delle osservazioni svolte dall'Unione europea. È stata approvata una legge delega che ha dato la possibilità di fissare alcuni cardini importanti affinché si de-

terminassero quelle condizioni che oggi stiamo discutendo, condizioni su cui vi è in gran parte il coinvolgimento anche della minoranza, convinta, come giustamente si sottolineava, che questo Governo debba incidere profondamente sulle scelte per determinare più certezza, più sicurezza sulle strade, non in un momento particolare, non in un momento che poi termina. È necessario innescare quelle condizioni perché quei processi che erano stati definiti con la legge delega del 2001 possano trovare compiutamente non soltanto un inizio, ma un'accelerazione, perché abbiamo sostenuto e sosteniamo che la vita della gente è importante e, soprattutto, vi sono elementi economici che vanno ad influenzare negativamente la situazione del nostro paese. Ecco, io credo che questo sia un dato importante. L'opposizione di questo Parlamento è convinta di poter sollevare, anche nel dibattito che si avrà nel merito domani e nei giorni successivi, non una contrapposizione, ma un confronto dialettico sulle scelte che bisogna fare per migliorare questo decreto-legge, perché si possano avere più certezze per ciò che riguarda la sicurezza sulle strade.

Signor viceministro, credo che lei sia profondamente convinto, data la sua onestà intellettuale che ha dimostrato in più circostanze, che vi siano delle incongruenze; basta guardare l'articolo 1, comma 3, o l'articolo 3, comma 9, per capire che bisogna modificare il testo del provvedimento. Pertanto, ritengo, in ordine al dibattito sul merito di questo decreto-legge, che lei sicuramente sarà disponibile a fare in modo che si faccia chiarezza per i cittadini utenti.

La riduzione degli incidenti stradali non è dovuta semplicemente all'adozione di un decreto-legge ma ad un momento di grande sensibilizzazione, di grande influenza, anche dal punto di vista mediatico, perché la gente ha compreso quello che poteva accadere. A questo riguardo bisogna sottolineare la forte mobilitazione delle forze dell'ordine che hanno garantito una maggiore tranquillità sulle strade. Anche su questo aspetto il dibattito diventa interessante perché è importante quanto è

previsto in questo decreto-legge, e cioè la possibilità di poter utilizzare non soltanto la polizia stradale, o la Polizia di Stato, o i carabinieri, o la Guardia di finanza, o i vigili urbani, o i vigili provinciali, o le guardie penitenziarie e quelle forestali. È importante utilizzarli ma bisogna capire quali sono i relativi organici; occorre, passato questo particolare momento legato alla situazione pre-estiva ed estiva, porsi il problema del grande deficit di personale che esiste nell'Arma dei carabinieri, nella polizia stradale e in quella dello Stato, nel Corpo dei vigili urbani e in quello dei vigili provinciali; non possiamo, infatti, dimenticare che molte province, molti comuni, hanno un organico ridotto. Come è accaduto nel 2003 e come probabilmente avverrà per il 2004, gli enti locali non potranno assumere ulteriore personale; ebbene, in quel momento, si porranno dei grandi problemi in ordine alla possibilità di utilizzare il personale, ad esempio, i vigili urbani e quelli provinciali sia per le proprie competenze e sia per un controllo diverso del territorio ai fini di una maggiore garanzia per i cittadini utenti. Io ritengo che questi nodi verranno al pettine soprattutto con i tagli notevoli di risorse previsti dal DPEF che andranno ad incidere sugli enti locali. Pertanto, mi chiedo come si potrà garantire la sicurezza in quelle realtà senza risorse umane e tecnologiche.

È importante quanto è stato già definito con la legge delega; mi riferisco alla cosiddetta patente a punti ormai in vigore, ma anche in questo caso sono convinto che il viceministro Tassone convenga sull'opportunità di rivederla perché vi sono delle grandi discrasie tra le situazioni che si sono determinate; inoltre, signor viceministro, sono convinto, conoscendola, che durante questo dibattito, lei assumerà una posizione chiara affinché si possano rivedere queste discrasie presenti all'interno di queste tabelle. Bisogna svolgere, quindi, un dibattito franco che veda tutti impegnati nella risoluzione del problema della sicurezza dei nostri cittadini.

D'altronde, non posso che concordare profondamente con quanto affermato sia

dall'onorevole Raffaldini, sia dall'onorevole e Gibelli, anche se, ovviamente, con motivazioni e culture diverse. Credo vi sia anche la necessità di evitare che si verifichino nuovamente le disfunzioni tra patenti tra autotrasportatori italiani ed extracomunitari; ovviamente, anche in questo caso, intendo sottolineare la grande differenza culturale tra quanto sostenuto dall'onorevole Gibelli e quanto evidenziato, invece, dall'onorevole Raffaldini con estrema puntualità ed intelligenza.

Si tratta, pertanto, di un provvedimento che vede rilanciare la legge delega approvata dal centrosinistra e che costituisce un'occasione importante per poter realizzare gli interventi necessari per offrire maggiore certezze e garanzie agli utenti delle strade. Ma si tratta anche di un decreto-legge che credo affronti soprattutto i problemi da un punto di vista sanzionatorio. Sono convinto, infatti, signor viceministro, che spesso, passato il momento particolare, restino elementi che costituiscano un deterrente, anche se credo, tuttavia, che sanzionare in maniera forte e repressiva molte volte non produca i risultati positivi che si potrebbero ottenere.

Esiste certamente il problema di far sì che vi siano elementi sanzionatori forti per alcune trasgressioni, ma occorre capire anche quanto le sanzioni possono essere dovute ad atti di reato (se così possiamo definirli) e quanto, invece, sia dovuto semplicemente a questioni rispetto alle quali è possibile avere anche una grande comprensione.

Si tratta, dunque, di un decreto-legge che dovrà essere rivisto nel corso del dibattito che si svolgerà in Assemblea nei prossimi giorni, sapendo che dovrà essere trovata la giusta misura per operare una distinzione tra coloro che effettivamente commettono reati e coloro che, invece, non possono subire le stesse pene di coloro che commettono reati estremamente gravi. Nel dibattito che avrà luogo, i socialisti democratici italiani avranno un atteggiamento non prevenuto, ma aperto, affinché si possa migliorare questo decreto-legge. Credo che anche tutti i gruppi dell'opposizione (vale a dire l'Ulivo nel suo insieme)

saranno fortemente propensi a discutere con il Governo e con lei, signor viceministro, al fine di realizzare quelle condizioni di certezza che permettano di evitare equivoci. Ciò perché la sicurezza — e concludo, signor Presidente — non è un problema di parte, ma è una questione che riguarda tutti: occorre più sicurezza e più certezza per gli utenti delle nostre strade.

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

MARCO LION. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, questo provvedimento di modifica del codice della strada rappresenta una tappa — ma non l'ultima, a quanto pare — di un processo di revisione dello stesso codice della strada, con l'obiettivo principale di aumentare la sicurezza sulle nostre strade.

Va ricordato che già nella scorsa legislatura si era svolto un lungo dibattito sulla necessità di apportare importanti modifiche al codice della strada, al termine della quale era stata approvata una legge delega (la legge 22 marzo 2001, n. 85), il cui contenuto, fortemente innovativo, era stato caratterizzato, in particolare, dall'introduzione della patente a punti. Tale legge, essendo stata approvata proprio al termine della legislatura, non aveva comunque potuto terminare il suo corso naturale.

Il passaggio di consegne tra i Governi centrosinistra e di centrodestra (le cui priorità, come sappiamo tutti, sono ben altre), aveva portato all'adozione di un decreto legislativo che recepiva i principi ed i criteri direttivi in maniera a nostro avviso approssimativa ed insufficiente, con un ampio stralcio di norme importanti, sulle quali l'attuale maggioranza aveva manifestato numerose riserve.

Nel consolidato stile di questo Governo di legiferare per approssimazioni successive e con provvedimenti d'urgenza si è arrivati, addirittura a poche ore dall'entrata in vigore di molte delle norme introdotte con il provvedimento, a loro volta oggetto di una proroga con un altro de-

creto-legge, a modificare le norme che sarebbero state applicate poche ore dopo. Ne è nato il classico pasticcio all'italiana, con le forze dell'ordine costrette a far rispettare una legge che non c'era, visto che per tutto il primo giorno di entrata in vigore del decreto-legge non ne esisteva una versione ufficiale.

Al di là delle incertezze e della confusione, vanno sottolineati anche gli aspetti positivi di questa riforma del codice della strada, il cui principale pregio è, finalmente, quello di dare maggiore attenzione alla sicurezza, in particolare attraverso l'introduzione della patente a punti. È evidente che la patente a punti da sola non basta. Già il vecchio codice, se applicato correttamente, sarebbe stato un forte disincentivo ad un uso improprio dell'automobile. Sappiamo bene quanto sia difficile l'applicazione delle leggi in Italia e la nuova versione del codice potrà dare i suoi frutti solo se verrà applicata in modo scrupoloso dalle forze dell'ordine.

Infatti, riteniamo che la prima concreta azione di prevenzione sia quella di un aumento della presenza delle forze dell'ordine nelle strade che, naturalmente, deve passare anche attraverso un'azione da parte di questo Governo (come di tutti i Governi), volta a dotare le nostre forze dell'ordine di mezzi adeguati e di un'economia adeguata. Non è possibile — come si è letto nelle scorse settimane — che la polizia debba addirittura dosare i suoi interventi per mancanza di benzina nella proprie automobili: siamo veramente al paradosso!

Comunque restano da chiarire altre incongruenze presenti in questo nuovo codice della strada. La prima riguarda l'innalzamento del limite della velocità a 150 chilometri orari in alcune autostrade che aumenta il valore differenziale tra le velocità delle automobili con conseguente incremento del rischio di incidentalità, come è dimostrato da tutti i più autorevoli studi in materia di sicurezza stradale. Noi Verdi siamo totalmente contrari a questa norma. Tutti sappiamo che la causa primaria degli incidenti in Italia è la velocità. Il 23 per cento degli incidenti — mi riferisco, in particolare, a quelli mortali —

è causato dalla velocità, eppure il ministro Lunardi per primo ha messo in discussione un dato di fatto acquisito, proponendo addirittura di aumentare la velocità massima in alcune tratte dell'autostrada da 130 a 150 chilometri orari.

Speriamo che con questo decreto-legge e, in particolare, attraverso i nostri emendamenti siano introdotti limiti di velocità più sicuri per le nostre automobili in autostrada. In particolare, riproporremo che nelle autostrade il limite massimo sia di 110 chilometri orari, come alcuni anni fa il ministro della Repubblica Ferri aveva già fatto. Egli aveva ridotto la velocità massima nelle autostrade ed i dati di quel periodo dimostrano che vi è stato un forte calo dei morti sulle strade italiane. Questa è la realtà e questi sono i dati. Su tutto ciò chiediamo che ci si impegni non attraverso la solita politica degli annunci, non sviluppando la solita demagogia legata alla velocità, all'egoismo delle persone, all'utilizzo indiscriminato dell'automobile nelle strade e alla penalizzazione di altri mezzi di trasporto.

Nel complesso, comunque, tenuto conto che tutte le volte che questo Governo si è occupato di determinate materie è riuscito a causare anche effetti purtroppo devastanti (penso al mio settore, quello dell'ambiente, oltre che ai trasporti, ai lavori pubblici, all'economia e alla giustizia), si può affermare che, con grandi limiti e manchevolezze, finalmente, con questo decreto-legge un minimo di attenzione alla sicurezza della strada è entrata nella politica di questo Governo.

Sarebbe, comunque, indubbiamente, opportuno cambiare, integrare e dare un'ulteriore efficacia a questo provvedimento introducendo, ad esempio, un concetto che abbiamo presentato come Verdi nei nostri emendamenti: mi riferisco a quello dell'utenza debole della strada. Si tratta di un pacchetto di intervento in ambito urbano, dove — lo sappiamo tutti — si verifica la maggior parte degli incidenti stradali, e del superamento — e questo dovrebbe avvenire in termini culturali ancor prima che legislativi — della diffusa concezione secondo cui la strada appartiene alle automobili.

Non è affatto così. Una politica seria vorrebbe che il Governo investisse nella ristrutturazione e nella messa in sicurezza delle nostre strade urbane ed extraurbane. Riteniamo sia importante dotare le amministrazioni comunali e provinciali di maggiori finanziamenti per poter lavorare in tale settore estremamente pericoloso. Leggo, ad esempio, alcuni dati: nel 2001 nei centri urbani si sono verificati 179.817 incidenti (pari al 76,5 per cento del totale), con 243.413 feriti (il 72,7 per cento del totale) e 3.096 morti (il 46,3 per cento del totale).

Quindi, e questo ci divide dal Governo, è meglio evitare opere inutili, costose, dannose — penso al ponte sullo stretto di Messina o al « mitico » Mose di Venezia — e iniziare ad investire sulla sicurezza concreta delle nostre strade. Bisogna sistemare situazioni veramente kafkiane come la segnaletica stradale illeggibile e le strade ridotte a colabrodi. Gli incidenti a ripetizione, infatti, non sono dovuti solo alla troppa velocità ed alla mancanza di controlli, ma anche alle strade disastrose.

Purtroppo — stiamo leggendo in queste ore le agenzie sul DPEF — il Governo intende togliere altri fondi agli enti locali ed andare ulteriormente in controtendenza. Crediamo sia giunta l'ora di fare in modo che il nostro paese non sia più la maglia nera per quanto riguarda la problematica della sicurezza stradale e dei morti nelle nostre strade. I dati che abbiamo, anche rispetto alle dichiarazioni che Lunardi fece circa un anno fa con riguardo all'aumento della velocità, segnalano un aumento di morti nelle nostre strade.

In questi giorni, forse per l'effetto annuncio, o per la maggiore presenza di forze dell'ordine nelle nostre strade, e per una politica di prevenzione fatta anche di patente a punti, vi è stato un oggettivo calo di morti nelle nostre strade. Tale calo non vi è stato in determinati orari: mi riferisco alle cosiddette morti del sabato sera. Anche in questo caso va assolutamente rilanciata una politica che definirei di educazione civica rispetto al comportamento da tenere sulla strada.

Confrontiamo alcuni dati: in Italia nel 1980 avevamo 9.220 morti e nel 2000

eravamo passati a 6.649. In Gran Bretagna, al contrario, nel 1980 ci sono stati 6.239 morti e nel 2000 circa la metà: 3.500. Allo stesso modo, in Germania da 15 mila morti nel 1980 si è passati a 7.500 morti nel 2000 ed in Francia si è passati da 13 mila morti nel 1980 a 8 mila morti nel 2000. Dunque, con un intervento serio da parte del Governo è possibile ridurre questa ecatombe sulle nostre strade. Purtroppo, anche grazie ad annunci come quelli relativi all'aumento della velocità in autostrada fatti dal ministro Lunardi, abbiamo avuto un'inversione di tendenza: nell'ultimo anno abbiamo avuto un aumento del numero dei morti sulle nostre strade.

Vediamo, però, che provvedimenti come questi riescono ad offrire una concreta possibilità affinché anche l'Italia si metta sul livello degli altri paesi europei.

Su tale provvedimento vi è la massima attenzione da parte dei Verdi. Abbiamo presentato diversi emendamenti. Chiediamo che se ne discuta.

Penso che la salute di tutti i nostri concittadini, la possibilità di poter circolare per le nostre strade in sicurezza sia un obiettivo che va al di là degli schieramenti.

Ritengo che un piccolo passo è stato fatto, attraverso tale decreto-legge. Vi è ancora da lavorare, in particolare rispetto alla cultura che questo Governo esprime e che noi respingiamo: quella dei consumi e della velocità.

Crediamo si possa, comunque, aprire una nuova stagione per quanto riguarda la sicurezza delle nostre strade e, quindi, sui nostri emendamenti chiederemo l'attenzione da parte dell'aula e daremo la nostra disponibilità a migliorare, per quanto possibile, tale provvedimento. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-Ulivo*).

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

EUGENIO DUCA. Onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghe e colleghi, durante la mia attività parlamentare ho avuto occasione di assistere a

numerose audizioni, con una molteplicità di soggetti in rappresentanza di enti, associazioni, eccetera.

Audizioni — almeno per me — tutte utili, in quanto mi hanno consentito, così come, credo, anche ad altri colleghi, di valutare nuove esperienze, nuovi problemi, nuove soluzioni ed anche di riflettere su alcuni dubbi.

Vi sono state anche audizioni che hanno ricordato fatti tragici: la tragedia della motonave traghetto *Moby Prince* o, più recentemente, i familiari delle vittime della tragedia di Linate, la più grave dell'aviazione civile italiana.

Tuttavia, non sono ancora riuscito a dimenticare — né, credo, vi riuscirò mai — l'audizione con i rappresentanti dell'associazione dei familiari delle vittime della strada. Testimonianze agghiaccianti, vicende individuali e collettive durissime e commoventi. Al termine, la domanda pressante che ci veniva rivolta, in qualità di legislatori, era quella di fare tutto ciò che è nelle nostre possibilità per cercare di arginare, di ridurre e di eliminare, se possibile, tali cifre di incidenti, di feriti, di morti e di invalidi, di cui hanno parlato i colleghi che mi hanno preceduto, con il carico che esse portano con sé.

Né può sfuggire un dato sociale, di costume. A seguito di un incidente su un treno, su un aereo o su una nave, cioè su un mezzo che consideriamo pubblico, sale dalla comunità — e, quindi, è ripreso dagli organi di informazione — un senso di reazione forte, di « far notizia », di chiedere conto, anche politicamente, al Governo, ai ministri; quante volte abbiamo sentito dire, dopo un incidente ferroviario, che venivano chieste le dimissioni del ministro? Sale, cioè, dalla comunità una ricerca dei colpevoli e una richiesta di sanzione. Si avverte l'incidente come un dolore collettivo.

Quando, invece, parliamo degli incidenti stradali, ci accorgiamo che, passato il primo effetto, il coinvolgimento riguarda i parenti, gli amici più cari, il gruppo ristretto. La notizia scompare sui quotidiani locali dopo un paio di giorni, magari con la foto delle cerimonia funebre.

Viene, cioè, considerato quasi un tributo da pagare, come fosse ineluttabile, all'auto, alla moto, alla motorizzazione, in generale.

Non può essere così, non si può accettare che sia così, almeno noi — dopo l'indagine conoscitiva — ritenemmo che non potesse essere più così e che fossero indispensabili decisioni pubbliche importanti e anche delicate, in quanto volte a contenere gli effetti dirompenti della contraddizione sociale esistente tra l'autonomia dell'individuo motociclista e la norma che gli impone di mettere il casco, tra l'autonomia dell'individuo automobilista e la norma che gli impone di indossare la cintura di sicurezza.

Infatti, sul finire degli anni '90, sono state assunte decisioni pubbliche importanti (l'obbligo della cintura di sicurezza, l'obbligo del casco sui motoveicoli e ciclomotori), quante proteste, ma anche quante vite salvate nei giorni successivi all'introduzione di tali obblighi! Fu anche previsto l'appesantimento di alcune sanzioni pecuniarie e amministrative per la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, la fissazione dei limiti di velocità sulle strade, insieme all'attivazione dello sportello unico dell'automobilista, al fine di semplificare la vita al cittadino, anche attraverso l'abolizione, ad esempio, della marca da bollo sulla patente di guida.

Anche a seguito del lungo ed accidentato lavoro compiuto dalla IX Commissione della Camera dei deputati e successivamente dall'Assemblea — non voglio polemizzare con alcuni colleghi della maggioranza, ma se esaminano gli atti di quel periodo potranno verificare quanto fu tormentata l'approvazione di quella legge — riuscimmo ad approvare una legge delega al Governo per la revisione dell'intero codice della strada. Una procedura incisiva per il Governo e partecipata dal Parlamento, in quanto si prevedeva, ad esempio, la doppia lettura e un tempo di approfondimento del testo presentato, di 45 giorni. In realtà, nel gennaio 2002, alla Commissione furono concessi 45 minuti, tant'è che fu necessario mettere mano più

di una volta a tale testo e — come ricordato dal collega Lion — con questo decreto si rinvia ancora di un anno l'applicazione di quelle norme.

La legge delega prevedeva interventi su molteplici aspetti e non soltanto sui comportamenti di guida delle persone. Infatti, tale provvedimento trattava: delle infrastrutture stradali (il manto, la segnaletica orizzontale e verticale, l'illuminazione, la manutenzione, le misure antinebbia e così via); degli autoveicoli, prevedendo quegli ausili che oggi la tecnologia può offrire per migliorare le prestazioni di sicurezza dei veicoli e per garantire una migliore circolazione e una maggiore sicurezza per i cittadini, siano essi guidatori, passeggeri o pedoni; dell'effettività dei procedimenti sanzionatori nonché della semplificazione delle procedure per i cittadini e per la pubblica amministrazione.

Inoltre, con tale legge delega, si interveniva sui comportamenti di guida — lo ricordava il collega Raffaldini —, attraverso un'accurata ed estesa formazione soprattutto per i giovani e i giovanissimi, con l'introduzione del patentino e dei corsi da realizzare anche in modo gratuito e si prevedeva l'istituzione della patente a punti nonché l'inasprimento delle sanzioni amministrative e pecuniarie.

Tutte queste misure potevano essere agevolmente introdotte per tempo — essendo già state decise nel 2001 —, tanto che, sul finire del 2001, tutto il gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo inviò un accorato appello al ministro e ai Presidenti delle Camere affinché facessero rispettare la legge delega e affinché il Governo potesse percorrere quell'autostrada — così l'ha chiamata il collega Raffaldini — che avrebbe consentito di intervenire già da tempo in modo programmato e non raffazzonato come avviene oggi.

Invece, la delega è stata fatta scadere e, sull'onda del crescente numero di incidenti verificatisi lo scorso anno, si è usato in modo grossolano lo strumento del decreto-legge.

Già lo scorso anno, sempre nel periodo estivo, era stato adottato un altro, analogo decreto-legge, peraltro anch'esso sbagliato,

tant'è che le Camere lo hanno corretto ampiamente. Anche oggi, nel decreto-legge sottoposto al nostro esame, le contraddizioni non mancano: si rinviano gli interventi sulle infrastrutture e sui mezzi tecnici in dotazione ai veicoli; si riduce la corresponsabilità tra l'autista e il committente del trasporto merci, caricando tutta la responsabilità sul camionista e quindi facendo sì che quest'ultimo debba continuare a infrangere le regole sulla strada se vuole rispettare la commissione che ha avuto; si tagliano le risorse al piano per la sicurezza stradale: 160 milioni di euro sono stati tolti agli interventi per la sicurezza delle strade e dei cittadini; mancano 1.500 agenti della polizia stradale e siamo arrivati al punto — è stato già detto — che non c'è più neanche la benzina per far uscire le volanti a fare il controllo delle nostre strade; si dà il nulla osta ad andare ad una velocità di 150 chilometri orari su alcune autostrade italiane, quando un limite di questo tipo non c'è in nessun paese al mondo.

In sostanza, non c'è coerenza fra il richiamo a comportamenti prudenti dei guidatori, da un lato, e l'invito a correre, dall'altro. La velocità — contrariamente a quanto sostiene il ministro Lunardi, tutti gli organi addetti al controllo delle strade ce lo dicono — e l'eccesso di velocità costituiscono la principale causa degli incidenti gravi e gravissimi, con il loro carico di morti, feriti e costi economici e sociali.

C'è tuttavia anche un dato politico, signor Presidente, di più vasta portata: il ruolo del Parlamento, che viene oggettivamente commissariato. La Commissione ha potuto dedicare, grazie anche alla disponibilità dei gruppi e della stessa Presidenza che ha consentito di rinviare il relativo calendario, una settimana all'approfondimento del provvedimento in esame, e nei prossimi giorni l'esame sarà proseguito dall'Assemblea.

Il Senato della Repubblica potrà solo guardare il lavoro che avrà fatto la Camera, leggerlo e approvarlo così com'è, perché se introducesse modifiche non ci

sarebbe più il tempo di riportarlo alla Camera per poter convertire in legge il decreto.

È vero che non si tratta di un fatto occasionale, il Governo è solito abusare dei commissariamenti: lo ha fatto con l'ANAS, lo ha fatto con il mondo della ricerca, lo ha fatto con gli enti previdenziali, con l'ENAV, recentemente con l'ENAC, con il porto di Livorno, persino con l'Aero Club; occorre tornare all'inizio degli anni venti per vedere un analogo abuso dei commissariamenti nel nostro paese.

Ora, si cerca persino di commissariare il Parlamento. Spero vivamente che tali comportamenti cessino, che il Governo e il ministro, nell'ambito delle rispettive competenze, sappiano essere rispettosi delle altre istituzioni, siano esse il Parlamento, i comuni, le province, le regioni, gli enti e le aziende pubbliche del nostro paese.

Nel corso dell'esame in Commissione, pur con i limiti di tempo di cui ho parlato, il nostro gruppo, insieme con altri, ha cercato di contribuire a migliorare il testo, e nei prossimi giorni continueremo a farlo in Assemblea.

I nostri emendamenti hanno cercato di rimuovere, ad esempio, evidenti profili di incostituzionalità, quale quello relativo alla norma sulle patenti rilasciate da meno di cinque anni e che aveva effetto retroattivo (nel caso specifico, l'emendamento è stato fatto proprio dal relatore e accolto dal Governo e dalla Commissione). Abbiamo equiparato i possessori dei certificati di abilitazione professionale muniti di patente B, e quindi conducenti di taxi, di servizi di noleggio, di auto di servizio, siano esse di Stato, delle regioni e degli enti locali.

In sostanza, la logica che ci ha guidato non è quella del buonismo o quella di rendere meno rigoroso il provvedimento. Anzi, nel complesso degli emendamenti presentati è previsto un maggior rigore: nei prossimi giorni discuteremo di una serie di proposte che sanzionano comportamenti sbagliati nei confronti dei pedoni, nei confronti degli invalidi, a partire dai non vedenti e da coloro che devono at-

traversare le strade assistiti perché da soli non ce la fanno, affinché possano dunque contare su un maggior rispetto, dagli anziani che attraversano con paura e in qualche caso con terrore le nostre strade nei centri urbani.

L'Italia è un paese che ha tante splendide peculiarità ed è riconoscibile subito — basta attraversare il confine — per i suoi paesaggi, per le sue splendide città, per i suoi borghi, per i monumenti di cui non c'è pari in altra parte del mondo. Purtroppo, è ancora riconoscibile anche per il trattamento che riserva ai pedoni e per i comportamenti di guida. Auspicio, sinceramente, che questa peculiarità cessi. Per consentirlo, è necessario ritornare allo spirito della legge delega, vale a dire ad interventi che riguardino le infrastrutture, i mezzi e le persone — evitando di svincolare le une dagli altri —, e che abbisognano di ingenti risorse per la manutenzione delle nostre strade o per coprire gli organici della polizia, senza ricorrere ad inutili appesantimenti.

Nel decreto-legge si dice che la polizia penitenziaria dovrebbe svolgere compiti di polizia stradale. Nessun agente di polizia penitenziaria ha seguito corsi sul codice della strada. Sappiamo quanta carenza ci sia di agenti di polizia penitenziaria e quanti sacrifici questi ultimi facciano per garantire la sicurezza all'interno delle nostre carceri e durante il trasferimento dei detenuti. Si va ad appesantire inutilmente la loro condizione. Pensate cosa significhi tenere i corsi di formazione agli agenti e, quindi, quali effetti possa avere una norma di questo tipo e quali contraddizioni ci siano. Per questo, anche per essere veramente rigorosi, è indispensabile abolire quell'assurdo aumento del limite di velocità a 150 chilometri orari che — lo ripeto — non è previsto in nessun paese civile. Negli altri paesi, per combattere l'aumento degli incidenti, si è abbassato il limite di velocità; in Italia, invece, lo si alza. Penso sia un errore gravissimo.

Nel ringraziare il viceministro per la presenza e per il lavoro svolto in Commissione, spero vivamente, però, che il ministro trovi un po' di tempo per venire

in aula. È vero, è difficile avere il ministro in Parlamento. Signor Presidente, pensi che, a due anni e mezzo dal suo insediamento, il ministro deve ancora venire in Commissione ad illustrare la sua linea politica nel settore dei trasporti. Deve ancora venire. Forse — ma senza forse —, non la conosce neanche il ministro e, quindi, va a tentoni, giorno per giorno, inaugurando due o tre volte opere già completate da molto tempo. Però, se ci fosse un po' di rispetto istituzionale, egli dovrebbe venire almeno per completare le due audizioni che ha iniziato e mai portato a termine. Il ministro dovrebbe venire qui, a rispondere in Parlamento alle richieste che verranno avanzate dai Democratici di sinistra, per quanto ci riguarda, ma sicuramente anche dalle altre forze e di maggioranza e di opposizione e, soprattutto, a migliorare il clima, ampiamente deteriorato nel corso di questi mesi, dei rapporti tra il ministro, la Commissione e le forze di opposizione. Dimostri di essere rispettoso delle competenze che anche altri hanno e che sono stabilite dalla legge e non dai capricci di questo ministro (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

GIORGIO BORNACIN. Signor Presidente, prima le ho fatto una promessa e, quindi, venendo da studi classici *pacta servanda sunt*. Cercherò di essere breve, anzi sarò breve, anche perché parlare per ultimo ha i suoi vantaggi ma anche i suoi rischi. Il vantaggio è quello di poter usufruire del dibattito svolto dai colleghi negli interventi precedenti. Il rischio è quello di parlare ai « signori banchi », come disse in quest'aula un caro vecchio amico deputato, l'onorevole Cesco Giulio Baghino, perché non parlava più a nessuno, se non all'amabilità del Presidente e del Governo. Intervengo perché vorrei sottolineare che, molte volte, c'è una grande distanza fra il dibattito che si svolge in Parlamento tra le forze politiche e la realtà esterna, la realtà di tutti i giorni. Sarò breve, anche perché

sono convinto che domani e nei prossimi giorni gli interventi sul codice della strada si sprecheranno. Siamo un po' come il lunedì, al bar dello sport, dopo le partite, quando ci sono cinquanta milioni di commissari tecnici.

Sono sicuro che, riferendomi ai colleghi parlamentari, mi ci metto anche io, ci saranno 630 tecnici del codice della strada.

Ma c'è una realtà diversa. Io ho sentito criticare il decreto-legge, criticare l'uso del decreto-legge, ho sentito parlare della sua inefficacia, ho sentito dire che i tempi sono ristretti e il collega Duca poco fa affermare — mi spiace di dover ripetere cose che ho già detto, ma forse sono in risposta a cose che il collega Duca ha già detto — che il Senato guarderà questo provvedimento. Proprio riguardo alla legge delega, sul finire della scorsa legislatura — avevo l'onore e l'onere di essere parlamentare nell'altra Camera — vorrei dire che quella delega l'approvammo in due giorni, grazie alla collaborazione dell'opposizione, un giorno in Commissione e il giorno successivo in aula.

Pertanto, voglio dire che non c'è niente di nuovo sotto il sole. Tutti i governi hanno dato su cose così importanti tempi brevi e tutti i governi hanno usufruito del decreto-legge. Questo è un provvedimento per cui, una volta tanto, benedetto sia lo strumento del decreto-legge, perché ha consentito di verificarne la validità. Cito i titoli di un quotidiano che non passa per essere vicino alla maggioranza o vicino al Governo: ricordo che le polemiche sul cambio del direttore sono state tante e anche le polemiche di un quotidiano vicino alla maggioranza che considerava il *Corriere della Sera* vicino come una copia de *l'Unità* (o perlomeno, come un giornale che riportava alcune veline de *l'Unità*). In esso si dice « Patente a punti. cinque morti in meno al giorno », « Multe e sconti, la battaglia degli emendamenti », questo è riferito a noi, « Cinture allacciate, sobri al volante » riferito al sabato sera, « Mai visto nulla di simile il sabato sera », questo è il racconto di un poliziotto.

Allora, questo decreto-legge funziona anche se qualcuno ha tentato di non farlo funzionare, perché ho l'impressione che anche su una cosa importante come questa qualcuno abbia tentato di voler dimostrare che c'era il solito Governo pasticciaccio. Me le ricordo perfettamente bene le polemiche dello scorso anno sull'uso degli abbaglianti e il decreto-legge cui faceva riferimento poco fa il collega Duca, che, comunque, si rivelò uno strumento estremamente utile. Non sono mai stato democristiano e ho sempre rispettato il Presidente Andreotti soprattutto in quella frase in cui dice « a pensar male si fa peccato ma non si sbaglia ». Se fossi nel Governo mi domanderei se non fosse il caso di verificare per quale motivo un decreto-legge ampiamente annunciato nei giorni precedenti, che tutti sapevano perfettamente bene che sarebbe entrato in vigore il 1° di luglio, e in quella data non sia stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* se non a tarda sera creando i problemi che ha creato. Allora, se fossi nel Governo vorrei capire se questo accade normalmente tutte le volte che un decreto-legge deve essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, se questo è causa di disattenzione oppure — a pensar male si fa peccato ma non si sbaglia — se c'è qualche altro tipo di intervento. Non vorrei che facessimo la figura di don Ferrante e donna Prassede ne *I Promessi Sposi*, che morirono di peste prendendosiela con le stelle.

Io non vorrei che dietro questo ci fosse il tentativo di far naufragare un'iniziativa che gli italiani stanno apprezzando. Ho visto in televisione, finalmente, riprese di tante città italiane, dove prima non si era adusi a portare il casco, in cui quasi tutti portavano il casco. Ho visto cinture di sicurezza allacciate mentre prima nessuno allacciava le cinture di sicurezza. Ho visto raggiungere, proprio con questo deterrente del togliere i punti della patente, un grado di sicurezza accettabile sulle nostre strade. Ho visto anche la presenza di un numero maggiore di autovelox e di polizia sulle nostre strade. Qualcuno poco fa polemizzava sulla polizia penitenziaria che viene utilizzata in compiti di polizia stradale, ma

non nascondiamoci dietro un dito: in Commissione ci siamo tutti, ci siamo stati tutti e ognuno di noi svolge la funzione di parlamentare e credo che tutti abbiamo avuto la richiesta da parte della polizia penitenziaria di essere inserita tra le forze di polizia che potevano svolgere compiti di questo tipo. Per cui credo che non sia questo un errore.

Vorrei soltanto dire una cosa sulla velocità. Ho sentito poco fa i colleghi Duca e Lion criticare la velocità.

La velocità di per sé — è un dato di fatto — non è la causa maggiore degli incidenti in Italia; non mi riferisco alla velocità intesa come velocità massima, ma all'altro tipo di velocità, alla velocità pericolosa (anche di 90 chilometri all'ora, non è detto che debba essere di 130 o 150 chilometri orari) e all'incapacità da parte degli automobilisti di valutare un certo tipo di velocità. Qualcuno auspicava il ritorno ai 110 chilometri orari proposti dal ministro Ferri, ma ci si dimentica degli incidenti che accaddero per stanchezza o per sonnolenza sulle strade italiane proprio per i famosi 110 chilometri orari introdotti dal ministro Ferri.

La velocità massima di per sé non è una causa di incidenti; è l'uso inappropriato della velocità, questo sì, che è la causa di incidenti. La ragione più grande degli incidenti è la distrazione, ad esempio l'uso del telefonino in maniera non corretta. Questo è un dato di fatto. Il provvedimento dell'anno scorso prevedeva che il telefonino in auto non potesse essere adoperato se non con lo strumento del viva voce o con l'uso dell'auricolare. Credo che qualche giorno fa prima dell'entrata in vigore del decreto-legge nessuno di noi abbia visto adoperare in autostrada o sulle strade urbane il telefonino se non nel modo normale, appoggiandolo all'orecchio. Dall'entrata in vigore del decreto-legge tutto questo non avviene; questa è l'efficacia del provvedimento.

Per quanto riguarda la patente a punti, si parla tanto di Europa. Si dice che siamo fuori dall'Europa o che ci allontaniamo dalla stessa. Ho l'abitudine, fin da quando ero ragazzino, di seguire le vicende, la

storia, dell'automobile. Ho avuto anche un passato di modesto corridore di *rally* automobilistici. Andiamo a vedere cosa accade nelle altre parti d'Europa, soprattutto per quanto riguarda la cosiddetta tabella ed un certo tipo di infrazioni. Le altre nazioni d'Europa, mi riferisco a Francia, Germania ed Inghilterra (sono notizie di giornali specialistici) hanno un cumulo punti molto inferiore al nostro: la Francia ne ha 12, la Germania 18, l'Inghilterra ne ha addirittura 12 e l'Italia 20.

Le sanzioni previste in queste nazioni per le stesse infrazioni sono molto più pesanti rispetto alle nostre. Basti pensare all'uso delle cinture di sicurezza. Addirittura, in Inghilterra per ogni passeggero seduto a bordo che non allaccia le cinture di sicurezza il conducente si vede togliere tre punti dal proprio monte punti sulla patente. Immaginatevi che cosa accadrebbe in Italia di fronte ad un fatto di questo genere.

Rispetto all'Europa, siamo ancora più blandi e disponiamo di un sistema sanzionatorio molto meno efficace rispetto a quello degli altri paesi europei, anche per quanto riguarda la velocità. In Inghilterra ed in Francia vi è la cosiddetta tolleranza zero. Oggi, per quanto riguarda i neopatentati, in Commissione è stato presentato un emendamento, condiviso, che fa partire un certo tipo di punteggio superiore per i neopatentati dal 1° ottobre del 2003. In Francia tutto questo non esiste come non esiste in Inghilterra ed in Germania. Il neopatentato è considerato tale anche se lo è dal 1° ottobre del 2003.

Credo davvero che siamo in ritardo rispetto all'Europa; una volta tanto, lo dico anch'io e credo anche l'opposizione, un decreto-legge si è dimostrato efficace dal momento in cui ha cominciato ad operare. Ringrazio tutti i gruppi parlamentari che in Commissione hanno svolto un grande lavoro, cercando di migliorare il provvedimento. Per carità, tutto è perfettibile, ma vorrei che la polemica politica (credo che non accadrà, considerati gli avvenimenti di questi giorni), che il gioco delle parti di maggioranza e opposizione non distruggano il lavoro serio che è stato condotto in

questi giorni nell'interesse dei cittadini italiani, della sicurezza delle strade e di una circolazione automobilistica che deve diventare migliore, di fronte ad automobili che diventano ogni giorno più perfezionate.

Non è un problema di velocità: è più pericolosa una Fiat 600 a 110 chilometri all'ora che una Mercedes a 150 chilometri all'ora, rapportata alle capacità frenanti e a tutto il resto. Non credo quindi che ci si debba far trasportare dalla semplicità di ragionamento. Dobbiamo decidere pensando che in questo momento, affrontando questo argomento, noi decidiamo della vita dei nostri cittadini, ed in molti casi anche della nostra, facendoci carico dei motivi per cui i cittadini ci hanno eletti a rappresentarli, ovvero per approvare leggi che li tutelino.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 4118)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Pezzella.

ANTONIO PEZZELLA, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei ringraziare i colleghi per i loro interventi, il Governo, nella persona del viceministro Tassone e i dipendenti della Camera che ci hanno sopportato fino a quest'ora! Domani riprenderemo l'esame del provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo, onorevole Tassone.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei svolgere pochissime considerazioni ringraziando in primo luogo il relatore sia per il suo contributo di stasera sia per il lavoro, che ha svolto, che sta svolgendo e svolgerà nei

prossimi giorni. Infine un ringraziamento sincero a tutti i colleghi che hanno preso la parola: Raffaldini, Nicotra, Carbonella, Di Gioia, Lion, Duca e Bornacin.

Ritengo che si stia svolgendo un buon lavoro: il Governo esprime grande soddisfazione per il lavoro svolto dai gruppi e dai colleghi, ritenendo questo provvedimento importante poiché ha già dato effetti positivi, come ricordavano Bornacin ed il relatore.

Vorrei svolgere due ordini di considerazioni: esiste un problema di sicurezza e di prevenzione nel paese; vi è poi un problema di sicurezza dei trasporti in termini complessivi. La sicurezza è un bene da perseguire con grande forza e determinazione. Lavorando per questo traguardo, questo non è un dato che può essere ascritto a questa o a quell'altra forza politica.

Certo, i Governi ed i Parlamenti debbono comprendere e tradurre le esigenze e le volontà espresse nel nostro paese. Non c'è dubbio che la sicurezza stradale sia un bene da perseguire con ogni sforzo e determinazione, sottraendola soprattutto ad una certa visione burocratica.

Abbiamo adottato un provvedimento d'urgenza che — si è ricordata certo anche la legge di delega del 22 marzo del 2001 —, ritengo abbia un'importanza ed un significato che vanno al di là delle norme stesse. Ha un significato sul piano della sensibilità che esprime. Lo diceva anche il relatore: non è vero che questo provvedimento sia un provvedimento semplicemente sanzionatorio. Chi ha detto questo non ha colto il giusto significato del provvedimento stesso: non è vero!

Certo, ci sono delle sanzioni; in Francia si è discusso continuamente sulla tolleranza zero; certo, la patente a punti che viene introdotta, è stata già adottata da altri paesi europei, ma qui c'è qualcosa di più e questo non può essere determinato semplicemente da una norma. Questo qualcosa di più deve essere determinato da noi, dal messaggio che riusciamo a dare al paese e che il paese sta raccogliendo. La dissuasione c'è. Il problema vero è il passaggio dalla dissuasione, determinata

dalla sanzione, ad una ricezione sul piano culturale che ponga il paese in una visione diversa, sul piano della cultura, del modo di essere, del modo di agire. Se oggi c'è questo aspetto positivo non vorrei che fosse un risultato limitato nel tempo. Bisogna lavorare perché questo risultato venga acquisito per sempre, corredato quindi dall'uso, dall'azione corrente da parte dei cittadini. È questo il passaggio difficile. Ecco perché il Governo si è posto con grande attenzione, collaborazione e soprattutto con grande apertura. Lo ha detto il ministro Lunardi, in Commissione trasporti, e l'ho detto anch'io, lo abbiamo ripetuto, lo faremo anche nei prossimi giorni, con spirito costruttivo. Certo, ognuno con le proprie posizioni, certo ognuno con le proprie visioni, ma questo non è un argomento dove possano esservi posizioni preconcepite, pregiudiziali è un concetto forte. Quello che noi dobbiamo oggi affermare: il valore della vita rispetto ad altri tipi di interesse; la qualità della vita rispetto ad altri tipi di interesse. Lo hanno detto anche altri colleghi e sono d'accordo con loro.

Ecco perché opereremo in questa direzione. Andremo poi alla definizione del codice della strada. Ma non è più possibile prevedere tutto in una norma. Non è possibile perché questo non è un provvedimento perfetto, non ci sarà mai un provvedimento perfetto! La perfezione deve essere conseguita attraverso una concezione diversa, una capacità diversa di ricezione, anche dei messaggi che vengono dalle norme stesse. E quanto al codice della strada che verrà, nessuno potrà pensare che sia composto da 600, 700 articoli. E dobbiamo pensare anche ai regolamenti di adeguamento, agli atti amministrativi in modo che si abbia la forza, la possibilità, la capacità di intervenire rapidamente per porre in essere le modifiche, per soddisfare le esigenze e rispondere ai fatti non previsti su cui bisogna intervenire. Se questo è dato, non c'è dubbio che il lavoro svolto da parte del Governo e con il conforto del Parlamento di cui ho una grande concezione, andrà a frutto. Senza la centralità del Parlamento non c'è un

Governo che può agire in termini adeguati e positivi. Se non c'è un forte Parlamento non c'è una forte democrazia nel paese e se non c'è una forte democrazia nel paese non c'è una partecipazione, un coinvolgimento da parte dei cittadini. Signor Presidente, finisco qui, l'ora è già tarda. Ma certo il messaggio è forte, è un messaggio culturale, non è soltanto la norma.

Non è soltanto la sanzione, non è soltanto la questione dei punti, non è soltanto la polemica ciò che viene fuori; questo Governo ha fatto il provvedimento in esame ma dà un forte messaggio culturale, un cambiamento anche di impostazione. La sicurezza stradale non è un problema che può attenere semplicemente agli addetti ai lavori, non è un problema che può riguardare semplicemente alcuni, è un modo di concepire anche la vita e soprattutto di guardare al futuro con una diversa speranza, con una diversa fiducia.

Credo sia questo il messaggio da considerare e speriamo che anche nella giornata di domani, nel momento in cui esamineremo gli emendamenti lo faremo con uno spirito costruttivo di collaborazione come è già stato in Commissione.

In questo clima, il Governo ha dimostrato una grande attenzione anche al contributo dell'opposizione. Non è vero anche siamo stati chiusi. Siamo stati aperti per quanto riguarda l'accoglienza come si conviene ad una materia così delicata, così difficile e strategica per il nostro paese. Certamente, questo è un provvedimento strategico, così com'è stato definito dal relatore.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Proposta di trasferimento in sede legislativa della proposta di legge n. 3253.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani l'assegnazione, in sede legislativa, della seguente proposta di legge, della quale la VII Commissione permanente (Cultura), cui era stata assegnata in sede

referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento:

S. 1019-1020-1175 — Senatori Nania; Tofani; Pedrizzi e Forte: « Interventi per l'espansione dell'Università di Messina nelle città di Barcellona Pozzo di Gotto e di Milazzo, per l'espansione dell'Università di Cassino nella città di Sora e nella provincia di Frosinone, nonché in favore dell'università pontina » (*approvata, in un testo unificato, dal Senato*) (3253) (*la Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

A tale proposta di legge è abbinata la proposta di legge Burani Procaccini: « Interventi in favore dell'università degli studi di Cassino » (3247).

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 16 luglio 2003, alle 9,30:

(*ore 9,30 e ore 16*)

1. — Assegnazione in Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 3253 ed abb.

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

Riordino del settore energetico, nonché deleghe al Governo in materia di produzione di energia elettrica, di stoccaggio e vendita di GPL e di gestione dei rifiuti radioattivi (3297-A).

e delle abbinate proposte di legge: D'INIZIATIVA POPOLARE; STUCCHI; DI GIOIA; ARMANI e SAGLIA (8-1378-2219-2567).

— *Relatore:* Saglia.

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

Conversione in legge del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada (4118-A).

— *Relatore:* Pezzella.

4. — *Seguito della discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00208, Ascierio ed altri n. 1-00236, Castagnetti ed altri n. 1-00237 e Pecoraro Scanio ed altri n. 1-00238 sulla situazione dell'ordine pubblico a Napoli e nelle aree limitrofe.*

5. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

BENVENUTO ed altri: Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (3705-A).

— *Relatore:* Benvenuto.

6. — *Seguito della discussione della proposta di legge costituzionale:*

BOATO ed altri: Modifica all'articolo 79 della Costituzione in materia di amnistia e indulto (2750-A).

e dell'abbinata proposta di legge costituzionale: CENTO (456).

— *Relatore:* Boato.

(*ore 15*)

7. — Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

PROPOSTA DI LEGGE DI CUI SI PROPONE L'ASSEGNAZIONE A COMMISSIONE IN SEDE LEGISLATIVA

VII Commissione permanente (Cultura):

S. 1019-1020-1175. — Senatori NANIA; TOFANI; PEDRIZZI e FORTE: « Interventi per l'espansione dell'Università di Messina nelle città di Barcellona Pozzo di Gotto e di Milazzo, per l'espansione dell'Università di Cassino nella città di Sora

e nella provincia di Frosinone, nonché in favore dell'Università pontina » (*approvata, in un testo unificato, dal Senato*) (3253).

(*La Commissione ha elaborato un nuovo testo*).

A tale proposta di legge è abbinata la proposta di legge BURANI PROCACCINI: « Interventi in favore dell'università degli studi di Cassino » (3247).

La seduta termina alle 22,55.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELLA RELAZIONE DEL DEPUTATO ANTONIO PEZZELLA SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 4118

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Il comma 2 dell'articolo 4 reca modifiche all'articolo 207 del nuovo codice della strada, in materia di veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa « EE ».

Si osserva, al riguardo, che la disposizione prevede, tra l'altro, anche una modifica già contemplata dal disegno di legge comunitaria per il 2003, attualmente all'esame del Senato in seconda lettura (Atto Senato 2254-A).

Il comma 3 modifica l'articolo 219 del nuovo codice della strada, in materia di revoca della patente di guida. In particolare, viene ridefinita la procedura per l'adozione dell'ordinanza di revoca, alla quale si attribuisce carattere di definitività, e si dispone che il soggetto che abbia subito la revoca non possa conseguire una nuova patente se non dopo che sia trascorso almeno un anno.

L'articolo 5 riformula il testo dell'articolo 186 del nuovo codice della strada, in materia di guida sotto l'influenza dell'alcol. La disposizione conferma le norme introdotte dal decreto legislativo n. 9 del 2002 e modificate dal decreto-legge n. 121 del 2002 con riferimento ai livelli di tasso alcolemico massimo consentito per i conducenti.

Viene, inoltre, 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 accertamenti successivi al verificarsi di incidenti, nel rispetto della riservatezza e dell'integrità fisica delle persone. I fondi per l'espletamento degli accertamenti sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al piano nazionale della sicurezza stradale. Qualora il tasso alcolemico accertato sia superiore a 1,5 grammi per litro, oltre alle sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza, si applica, in via cautelare, la sospensione della patente.

L'articolo 6 riformula il testo dell'articolo 187 del nuovo codice della strada, in materia di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti. Anche in tal caso, si prevede la possibilità di effettuare sia accertamenti preliminari non invasivi sia accertamenti successivi al verificarsi di incidenti, nel rispetto della riservatezza e dell'integrità fisica delle persone. Le risorse finanziarie necessarie sono reperite nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale.

L'articolo 7, comma 1, 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 di documenti occorrenti per la circolazione dei ciclomotori. Secondo quanto precisato nella relazione illustrativa, il differimento si rende necessario in considerazione dell'esigenza di attendere l'emanazione delle norme di attuazione necessarie per disciplinare le nuove procedure di targatura.

Il successivo comma 2 riformula la lettera c) del comma 1 dell'articolo 7 del medesimo decreto legislativo, stabilendo che il procedimento per il rilascio, l'aggiornamento e il duplicato delle patenti di guida, dei certificati di idoneità alla guida e dei certificati di abilitazione professionale sia disciplinato con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, coinvolgendo non solo le strutture mediche, i comuni e le autoscuole, ma anche i

soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991 (consulenti per la circolazione dei mezzi di trasporto).

Il comma 3 reca modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo n. 9 del 2002, in materia di patente a punti.

In particolare, la lettera *a*) precisa che la decurtazione dei punti della patente avviene non all'atto della violazione accertata, bensì a seguito della comunicazione di essa all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

La lettera *b*) esclude la possibilità — prevista dall'attuale testo del citato articolo 7 — di effettuare la comunicazione all'anagrafe utilizzando moduli cartacei predisposti dal dipartimento per i trasporti terrestri. Tale comunicazione viene effettuata, pertanto, solo per via telematica.

La lettera *c*) consente ai titolari di patenti « C », « C+E », « D » e « D+E » che frequentino appositi corsi di aggiornamento di recuperare nove punti.

Sempre con riferimento alla materia della patente a punti, il comma 10 sostituisce la tabella allegata al decreto legislativo n. 9 del 2002, recante le decurtazioni di punteggio relative alle singole infrazioni.

Il comma 4 dispone l'abrogazione degli articoli 13 e 14 del decreto legislativo n. 9 del 2002, concernenti la guida in stato di

ebbrezza e sotto l'influsso di stupefacenti, materia sulla quale sono già intervenuti i precedenti articoli 5 e 6.

Il comma 5 differisce al 1° luglio 2004 l'entrata in vigore del comma 13-*bis* dell'articolo 116 del nuovo codice della strada, quale introdotto dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 9 del 2002. Tale norma punisce con una sanzione amministrativa pecuniaria chiunque, non essendo titolare di patente, guidi ciclomotori senza aver conseguito il certificato di idoneità.

Il comma 9, infine, estende anche alla rilevazione delle violazioni delle disposizioni riguardanti il comportamento durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali la possibilità per gli organi di polizia stradale di utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, il cui uso è già consentito con riferimento alle infrazioni alle norme in materia di limiti di velocità e di sorpasso.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
all'1,10 del 16 luglio 2003.*