

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3 del decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di comportamento nella circolazione stradale, introducendo modifiche al regime sanzionatorio in relazione alle violazioni ritenute più pericolose,

impegna il Governo

ad individuare alcune deroghe a tali norme per i medici che commettono le violazioni nell'esercizio delle proprie funzioni.

9/4118/4. Giuseppe Gianni.

La Camera,

premesso che:

è necessario calibrare, in sede di conversione, qualunque intervento necessario alla compiuta attivazione delle disposizioni contenute nel decreto-legge in esame, per assicurare la piena coerenza con aspetti pratici ed operativi non contemplati in precedenza, preso atto delle prevalenti finalità del decreto-legge, volte in particolare all'adozione di norme direttamente influenti sulla circolazione;

le disposizioni in esame hanno impatto su una vasta platea di soggetti e istituzioni;

esiste, quindi, l'esigenza, ai fini di chiarezza, di rivisitare numerose disposizioni che, se pure risalenti nel tempo, sono ancora vigenti e regolatrici di rapporti con enti ed organizzazioni,

impegna il Governo

ad una inequivoca riaffermazione della vigenza delle disposizioni di cui al regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, per quanto concerne il rapporto di non iscrizione al Pubblico registro automobilistico degli autoveicoli, ed in particolare delle

autoambulanze, con targa S.M.O.M. appartenenti al Sovrano militare ordine di Malta.

9/4118/5. Di Luca.

La Camera,

premesso che:

nel codice della strada e, in particolare nel decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, lo spazio dedicato alle biciclette in termini di segnaletica è limitato alla pista ciclabile con un essenziale corredo di cartelli e simboli;

del tutto assente è invece il concetto, e ovviamente la relativa segnaletica, dell'itinerario ciclabile ed è altresì assente il concetto della strada frequentata abitualmente da ciclisti per quanto riguarda i segnali di invito alla prudenza ed eventualmente di limitazione della velocità per gli automobilisti che incrociano o sorpassano le biciclette;

in molti paesi europei è invece ampiamente diffusa una specifica segnaletica per i percorsi ciclabili, con particolare attenzione percorsi destinati al turismo in bicicletta; detta segnaletica prevede le indicazioni di direzione per ogni itinerario, contrassegnato da una sigla di tipo alfanumerico o dal nome vero e proprio del percorso;

alcune amministrazioni locali hanno ovviato alla lacuna del codice della strada predisponendo indicazioni segnaletiche per gli itinerari ciclistici; tra queste si segnalano: la provincia di Torino con un segnale di direzione di colore blu integrato con il simbolo della bicicletta, il comune di Ferrara che utilizza sia i segnali turistici marroni sia il cartello triangolare di pericolo generico inserito in un pannello giallo riportante l'immagine di alcuni ciclisti e la scritta «itinerario ciclismo spor-

tivo » e la regione Veneto con la segnaletica destinata alla rete di itinerari ciclabili del territorio,

impegna il Governo

a prevedere, attraverso opportune modifiche del regolamento di attuazione del codice della strada, il riconoscimento, la segnalazione e la classificazione degli itinerari ciclabili, anche non in sede propria, sia a livello locale che a livello nazionale;

ad attivarsi per rendere omogenea la segnaletica per il cicloturismo nel nostro Paese e, possibilmente, in tutti i paesi dell'Unione europea, in modo da facilitare la realizzazione della rete di itinerari cicloturistici europei previsti dal progetto denominato « Eurovelo », a cui l'Italia potrebbe contribuire con la rete di percorsi denominata « Bicalitalia », che rappresenta, di fatto, il più valido progetto attuativo della « rete nazionale di percorribilità ciclistica » prevista dalla delibera CIPE del 1° febbraio 2001 con cui è stato approvato il piano generale dei trasporti e della logistica.

9/4118/6. Lion, Zanella, Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima.

La Camera,

considerato che per la lotta contro la violenza stradale, in coerenza con l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada a livello comunitario entro il 2010, contenuto nel Libro bianco sulla politica dei trasporti della Commissione europea, per il rafforzamento dell'attività delle forze dell'ordine di vigilanza, prevenzione e repressione delle infrazioni al codice della strada e per la sua piena attuazione, nonché per il coordinamento delle funzioni attinenti alla sicurezza stradale previste dalla legislazione vigente, risulta essenziale l'individuazione di una struttura unica di coordinamento presso la quale i rappresentanti degli organismi ai quali sono demandati i compiti di Polizia

stradale, dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dell'ambiente, delle regioni e degli enti locali, dell'Anas, delle società concessionarie di autostrade, della Consulta nazionale sulla sicurezza stradale, delle associazioni dei genitori delle vittime della strada, delle associazioni ambientaliste e di quelle degli utenti e consumatori, possano proporre e coordinare le attività inerenti:

la raccolta dei dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale al fine di elaborarli per predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade;

il rapido e capillare intervento da parte delle Forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione dei flussi di traffico, in particolare nei giorni festivi;

la diffusione di informazioni, anche attraverso gli strumenti del servizio pubblico radiotelevisivo, ai cittadini, agli utenti e alle aziende circa gli eventi che modificano, limitano o comunque condizionano la fruizione della rete stradale e autostradale;

l'elaborazione e la diffusione, con cadenza mensile, dei dati sugli incidenti stradali su scala nazionale e regionale;

l'individuazione delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle autostrade più a rischio di incidenti stradali;

l'individuazione gli interventi prioritari di manutenzione e messa in sicurezza delle strade più a rischio di incendi stradali;

l'individuazione degli interventi prioritari di potenziamento dell'illuminazione delle gallerie e delle strade più a rischio di incendi stradali;

l'individuazione di nuove modalità d'intervento, anche mediante l'utilizzazione di strumenti ad alta tecnologia, per ridurre il numero degli incendi stradali;

la realizzazione di campagne di educazione stradale e di comunicazione sui

rischi legati alla violazione delle norme di comportamento di cui al titolo V del Codice della strada;

l'installazione, nelle sole strade extraurbane, di sagome, a dimensione e forma umana, in corrispondenza dei luoghi dove si sono verificati incidenti mortali al fine di sensibilizzare gli utenti della strada ad un maggior rispetto delle norme a tutela della sicurezza stradale e di indurli a maggiore prudenza

impegna il Governo

ad attivarsi affinché presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia costituita al più presto la struttura di coordinamento predetta.

9/4118/7 (Nuova formulazione). Realacci, Pasetto, Giachetti, Tuccillo, Carbonella, Albonetti, Duca, Raffaldini.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame contiene molte opportune misure per la lotta contro la violenza stradale;

considerato che, in particolare, le misure proposte incidono prevalentemente sulla circolazione stradale in ambito extraurbano o comunque sulle strade statali e sulle autostrade;

che nelle aree urbane si verifica il 70 per cento degli incidenti stradali, con il 70 per cento dei feriti ed oltre il quaranta per cento dei decessi;

che i Sindaci delle principali città italiane chiedono da tempo maggiori poteri per il contrasto del fenomeno dell'incidentalità, ad esempio sulla disciplina della sosta, quindi, sul contrasto della «sosta selvaggia», sull'accertamento con strumenti telematici delle principali infrazioni al codice della strada, sui procedimenti sanzionatori relativi alla violazione

delle regole di comportamento di cui al titolo V del codice della strada;

impegna il Governo

anche ricorrendo, ove possibile, all'esercizio della delega prevista dalla legge 22 marzo 2001, n. 85, a provvedere affinché siano introdotte misure più efficaci di contrasto dell'incidentalità stradale in ambito urbano e siano attribuiti agli enti locali più incisivi poteri per la regolamentazione del traffico.

9/4118/8. Pasetto, Giachetti, Realacci, Tuccillo, Carbonella.

La Camera,

premesso che:

la introduzione della Patente a Punti richiede un complesso sistema di comunicazione e di archiviazione di dati per ogni singola patente, diffuso in tutto il paese;

questo sistema non può che utilizzare sistemi elettronici in grado di fornire un servizio rapido, sicuro ed efficiente con punti di raccolta delle informazioni in ogni comune e una rete di trasmissione atta a trasmettere la informazione ai centri omologati;

ad ogni infrazione è collegata una sanzione pecuniaria, che richiede la emissione di un apposito modulo di pagamento e la relativa riscossione, operazioni anch'esse diffuse su tutto il territorio nazionale;

è opportuna una qualche forma di trattamento dei dati finanziari collegati a tutto il processo;

Poste Italiane SpA è l'azienda pubblica presente in tutti i comuni italiani, è dotata di rete di trasmissione moderna ed efficiente e fornisce il servizio di riscossione e di trattamento dei dati finanziari in forma completa;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di assegnare a Poste Italiane la gestione del processo di

raccolta e di trasmissione delle informazioni relative ai punti collegati alle singole patenti e delle relative operazioni di riscossione delle sanzioni irrogate e di servizio finanziario collegato.

9/4118/9. Panattoni, Duca.

La Camera,

premessò che:

il sistema della sicurezza stradale è un sistema complesso, che non può essere affrontato solo dal versante del controllo e della punizione dei comportamenti dei soggetti coinvolti;

è necessario ed opportuno affrontare in modo sistematico il problema della sicurezza attiva degli autoveicoli, per migliorare in forma strutturale le prestazioni degli stessi al fine di aumentare i limiti di sicurezza;

è necessario ed opportuno con lo stesso fine migliorare il livello qualitativo delle infrastrutture stradali;

è necessario ed opportuno migliorare la qualità della segnaletica per evitare abusi a danno dei cittadini, ora estremamente onerosi;

impegna il Governo

a valutare la opportunità di rendere obbligatorio l'uso sui veicoli di nuova costruzione di tutti gli strumenti riconosciuti utili ai fini del miglioramento della sicurezza attiva degli autoveicoli, quali i dispositivi anti bloccaggio, gli air bags, i segnalatori di posizione e di distanza dai veicoli che precedono, eccetera;

a valutare la necessità di rendere obbligatorio per i rifacimenti dei manti stradali che si rendono necessari per le normali operazioni di manutenzione l'uso di asfalti drenanti, onde rendere molto più sicura la guida in caso di pioggia;

a valutare la opportunità di rivedere completamente l'assegnazione delle responsabilità e i dati standard di riferi-

mento per la segnaletica stradale, onde evitare abusi ai danni degli utenti della strada, ora particolarmente onerosi non solo dal punto di vista monetario, ma anche ai fini della conservazione dei punti assegnati ad ogni patente, quali quelli derivanti dalla apposizione impropria di cartelli di limitazione della velocità a 20 o 30 km/ora del tutto ingiustificati o di limiti di 40 km/ora sui raccordi autostradali, non performabili se non con grave rischio per la sicurezza, dalla apposizione di cartelli di limitazione della velocità non in corrispondenza dei centri abitati, ma in coincidenza con i cartelli che delimitano i comuni, ad una più rigorosa disciplina della segnaletica orizzontale, quali ad esempio le linee continue per il divieto di sorpasso sistematicamente usate anche nelle zone discendenti degli incroci, eccetera;

a valutare la opportunità di regolamentare l'uso dei cosiddetti dissuasori in corrispondenza di zone sovente del tutto prive delle necessarie caratteristiche, che obbligano ad arrestare quasi l'autovettura per il superamento della barriera artificiale per evitare danni alle autovetture, che comunque vengono danneggiate dalla altezza sovente impropria di dette strutture.

9/4118/10. Adduce, Panattoni, Duca.

La Camera,

considerato che il clima del nostro paese ed in particolare delle regioni meridionali ed insulari, rende particolarmente disagevole e scomodo l'uso dei caschi protettivi per i motociclisti ed i ciclomotoristi e quindi ne scoraggia l'uso,

impegna il Governo

a definire in tempi brevi un tipo di casco per motociclista adatto al clima mediterraneo, facendo preliminarmente effettuare le necessarie ed opportune ricerche e sperimentazioni tecnologiche e di sicurezza.

9/4118/11. Germanà.

La Camera,

premessò:

che l'articolo 3 comma 8 del decreto legge n. 151, modificando il comma 2 dell'articolo 157 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevede che durante la sosta il veicolo debba avere il motore spento;

considerato:

che la norma è opportuna al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico soprattutto in ambito urbano;

che vi sono diverse tipologie di veicoli che svolgono il loro ciclo produttivo durante la sosta quali le autogrù per il montaggio di elementi strutturali, i veicoli con piattaforme di lavoro aereo, gli auto spurgo, le autobetoniere eccetera;

che per lo svolgimento di tale attività è necessario mantenere in funzione il motore di trazione il quale è utilizzato quale forza motrice dei dispositivi installati;

che lo svolgimento delle attività lavorative avviene anche in ambiti urbani aperti al pubblico transito e non solo in cantieri ed aree non soggette al pubblico transito;

impegna il Governo

e per esso i ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti ad emanare una specifica istruzione con la quale si definisca la fattispecie della « sosta » escludendo da essa tutti quei veicoli, provvisti di specifica attrezzatura alimentata dal motore di trazione, che svolgono l'attività anche senza circolare su strada.

9/4118/12. Ghiglia, Bornacin.

La Camera,

premessò che:

l'Italia è l'unico paese europeo a non utilizzare le competenze degli psicologi nella valutazione delle attitudini alla guida;

negli altri paesi gli psicologi vengono utilizzati sistematicamente nel « *driver improvement and rehabilitation* » ossia nel miglioramento e nella riabilitazione dei conducenti che hanno commesso infrazioni tali da far perdere punti secondo le procedure che verrebbero inserite in relazione alla patente a punti;

impegna il Governo

ad utilizzare tali figure professionali nelle commissioni mediche e nel comitato tecnico di cui all'articolo 119 del nuovo codice della strada.

9/4118/13. Meroi, Bornacin.

La Camera,

premessò che:

il Piano nazionale della sicurezza stradale è stato istituito dalla legge numero 144 del 17 luglio 1999, che ne definisce gli obiettivi e le caratteristiche di base;

il Piano è finalizzato a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali;

i principi generali e le linee guida del Piano nazionale della sicurezza stradale indicano:

a) i principi da assumere a riferimento per l'elaborazione del Piano nazionale della sicurezza stradale;

b) i campi di intervento prioritari;

c) le linee di azione;

d) le misure da adottare per verificare e migliorare l'efficacia del Piano;

e) le strutture e gli strumenti a supporto della gestione;

impegna il Governo:

a voler menzionare al paragrafo 2.4.3 pagina 118, delle Azioni Prioritarie, una

indagine italiana, del 2001, condotta dal prof. Franco Ferrillo e il dott. Sergio Garbarino con il contributo del Centro dei disordini del sonno DISMR dell'Università di Genova, che evidenzia tra le cause degli incidenti stradali la sonnolenza. Nel Piano nazionale della sicurezza stradale si fa riferimento solo ad una indagine epidemiologica inglese del 1992. La necessità di menzionare questo lavoro sta non solo nel valorizzare uno studio italiano, ma anche la possibile perdita di finanziamenti della Comunità europea per indagini di questo tipo.

9/4118/14. Bornacin.

La Camera,

esaminato il testo del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, contenente modifiche al codice della strada;

premesso che:

la legge 21 novembre 2000, n. 342, recante misure in materia fiscale, prevede l'applicazione del regime agevolativo per i veicoli e i motoveicoli di età compresa tra i venti e i trenta anni, di particolare interesse storico e collezionistico, individuati rispettivamente dall'Automotoclub storico italiano (ASI) e dalla Federazione motociclistica italiana (FMI);

in ordine alla compilazione degli elenchi riportanti i suddetti autoveicoli, l'ASI avrebbe « derogato » dalle indicazioni date dal Ministro delle finanze, pretendendo di subordinare l'iscrizione ai suddetti elenchi al proprio regolamento interno, assumendo un potere certificatorio che esula dalle specifiche competenze « squisitamente tecniche »;

con nota del 21 giugno 2001, l'Agenzia delle entrate evidenzia che il comma 2 dell'articolo 63 della legge 342 del 2000 « non delinea alcuna procedura di tipo autorizzatorio e certificatorio e, che, pertanto, non è prevista la presentazione all'ASI o ad altro registro storico di alcuna domanda o richiesta per il riconoscimento dello specifico regime di favore »,

chiedendo la predisposizione di atti a contenuto generale, per l'elenco delle tipologie degli autoveicoli in parola, indipendentemente dallo stato di conservazione;

è da rilevare, inoltre che il consiglio federale dell'ASI, con recente circolare pretenderebbe quote associative pregresse non versate, in base alla vecchia legge n. 53 del 1983, oramai superata dalle nuove norme in quanto i soci avrebbero, secondo l'ASI, tutto l'interesse a rinnovare « la tessera », in considerazione del rapporto che esisterebbe tra la « continuità associativa e il mantenimento dei benefici di cui alla legge n. 53 del 1983 »;

considerato che altri registri storici, come quello della FIAT, concordano nell'affermare che l'esenzione prevista dalla citata legge n. 53 del 1983 riguarda il bene e non il soggetto in quanto iscritto;

valutato che le attuali norme fiscali sulle esenzioni dalla tassa di possesso, sono innovative rispetto a quelle precedenti, in quanto non prevedono alcuna « iscrizione » a registri, ma il semplice « inserimento » in una lista, sulla base di parametri storici, estetici, etici e sociali;

tenuto conto che l'ASI richiamando il proprio regolamento tecnico il quale prevede l'esame e l'accertamento dei singoli veicoli, pone condizioni che non sono previste dal comma 2 della legge 342 del 2000;

invita il Governo

a procedere ad individuare misure urgenti che possano dare piena attuazione alle disposizioni contenute nel comma 2, dell'articolo 63 della legge 342 del 2000 anche al fine di evitare l'aumento dei ricorsi alle commissioni tributarie determinando contenziosi che non potranno essere facilmente gestiti dalle amministrazioni locali;

a valutare l'opportunità di incaricare altri registri, in grado di offrire uguali garanzie di approfondimento scientifico e di qualità tecnica, per la compilazione e

l'aggiornamento di una lista dei veicoli di particolare interesse storico e collezionistico, così come previsto dal comma 2, dell'articolo 63 della legge 342 del 2000.

9/4118/**15**. Gibelli, Luciano Dussin, Caparini.

La Camera,

esaminato il testo del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, contenente modifiche al codice della strada il cui obiettivo principale e prioritario è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale e quindi l'incolumità dei cittadini;

premesso che:

i fatti di cronaca riportano con sempre maggiore frequenza notizia di extracomunitari responsabili di incidenti stradali mortali;

le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri della CE sono equiparate alle corrispondenti patenti di guida italiane;

l'articolo 135 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilisce che i conducenti con patente o permesso internazionale rilasciato da uno stato estero non appartenente alla CE possono guidare in Italia veicoli per i quali è valida la loro patente (o permesso) purché non siano residenti in Italia da oltre un anno;

alcuni Stati esteri non appartenenti alla CE hanno aderito a convenzioni internazionali sottoscritte anche dall'Italia in base alle quali chi acquisisce la residenza anagrafica nel nostro paese può ottenere, consegnando la patente rilasciata dallo Stato estero, la patente di guida italiana della stessa categoria per la quale è valida la sua patente originaria, senza dover sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121 del nuovo codice della strada e con il solo accertamento dei requisiti psico-fisici;

se la patente, o il permesso, non sono conformi a modelli stabiliti in convenzioni internazionali cui abbia aderito

anche l'Italia, devono essere accompagnati da una traduzione ufficiale in lingua italiana o da un documento equivalente;

impegna il Governo

affinché, a tutela della sicurezza di tutti i cittadini, venga introdotto per gli extracomunitari provenienti da paesi che non hanno aderito a convenzioni internazionali sottoscritte dall'Italia e titolari di patente o di permesso internazionale l'obbligo, entro sei mesi dal rilascio del permesso di soggiorno, di svolgere gli esami al fine di acquisire la patente di guida italiana.

9/4118/**16**. Luciano Dussin, Gibelli, Caparini.

La Camera,

esaminato il testo del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, contenente modifiche al codice della strada il cui obiettivo principale e prioritario è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale e quindi l'incolumità dei cittadini;

premesso che:

il comma 3, dell'articolo 116 del nuovo codice della strada, stabilisce che la patente di guida di categoria B abilita alla conduzione di autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 tonnellate;

il limite dei 3,5 tonnellate non ha più senso in considerazione del fatto che ad esempio per quanto concerne i veicoli adibiti a turismo itinerante i costruttori degli stessi per poter rispettare il suddetto limite sono costretti ad alleggerire la scocca rendendo in tal modo il mezzo molto meno sicuro;

nel caso di autoveicoli a quattro ruote motrici, di massa ingente, ma particolarmente idonei al traino, si verifica l'assurda situazione che il rimorchio deve essere di peso del tutto inferiore alle possibilità dell'autoveicolo trainante allo scopo di non superare la soglia complessiva di 3,5 tonnellate;

di contro vi sono autoveicoli leggeri che possono trainare pesi notevoli, pur rimanendo entro la soglia prevista, ma in condizioni di sicurezza molto precarie;

impegna il Governo

a valutare la possibilità di prevedere la validità della patente di guida di categoria B, di cui all'articolo 116 del nuovo codice della strada, per la conduzione di veicoli, anche trainanti un rimorchio, adibiti a turismo itinerante di massa complessiva di 4,5 tonnellate, nonché per la conduzione di veicoli con rimorchio, di massa complessiva di 4,5 tonnellate, attrezzato per turismo itinerante o per trasporto di attrezzi o animali per attività sportiva e ricreativa.

9/4118/**17**. Caparini, Gibelli, Luciano Dussin.

La Camera,

esaminato il testo del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, contenente modifiche al codice della strada il cui obiettivo principale e prioritario è quello di garantire la sicurezza della circolazione stradale e quindi l'incolumità dei cittadini;

premesso che:

l'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121 come convertito e modificato dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, consente l'impiego dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzato al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni ed integrazioni, sulle autostrade, strade extraurbane e sulle altre strade individuate con decreto del prefetto;

in riferimento al suddetto articolo è stata emanata la direttiva del Ministero dell'interno — Dipartimento della pubblica sicurezza del 2 ottobre 2002, la quale al paragrafo 4 stabilisce la necessità di informare gli utenti della strada dell'instal-

lazione o l'utilizzazione dei dispositivi o dei mezzi tecnici di controllo di cui sopra;

considerato che ancora ad oggi si ravvisa un uso distorto dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo del traffico;

impegna il Governo

ad attuare le opportune iniziative affinché l'uso dei suddetti dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo del traffico siano utilizzati come strumenti di deterrenza e non come strumento improprio di prelievo fiscale.

9/4118/**18**. Parolo, Gibelli, Luciano Dussin, Caparini.

La Camera,

premesso che:

la moltitudine di dispositivi luminosi di pericolo su strade ed autostrade, in particolare per la segnalazione di curve o incroci pericolosi, cantieri di lavoro, attraversamenti pedonali, eccetera, non sono attualmente omogenei sia in termini di dimensioni e di colori ed inoltre molto spesso emettono una luce poco visibile;

è necessario incrementare la sicurezza degli utenti della strada e di coloro che lavorano in presenza di eventuali cantieri stradali;

negli ultimi tempi è considerevolmente aumentata la frequenza di interventi manutentivi sulla rete stradale/autostradale con conseguente maggiore esposizione ai pericoli;

le statistiche evidenziano che in un caso su tre la causa degli incidenti non è l'eccesso di velocità ma, come evidenziato dal rapporto 2003 Aci-Istat, il 32 per cento degli incidenti stradali è causato da « inconvenienti di circolazione concomitanti ». Ovvero dalle infrastrutture inadeguate: svincoli repentini, cuspidi pericolose, cartelli nascosti dagli alberi e dalle curve, tracciati a serpente, pavimentazione a scalini, eccetera, eccetera;

il rischio di incidenti di notte è di 2-3 volte superiore a quello di giorno;

esiste una Norma nazionale italiana, la EN 12352 che ha come oggetto i requisiti dei dispositivi luminosi di pericolo che sono utilizzati per dare un avvertimento, informare o guidare gli utenti della strada con specifica esclusione dei semafori;

impegna il Governo

al recepimento della norma UNI EN 12352 entro 120 giorni con emanazione di un regolamento di attuazione o con approvazione di uno specifico disciplinare tecnico contenente le indicazioni sull'utilizzo della segnaletica luminosa in riferimento alla tipologia di strade.

9/4118/**19**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Paroli, Milanato, Fratta Pasini.

La Camera,

in relazione:

al provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: Modifiche ed integrazioni al codice della strada, valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale, nonché a preservare l'incolumità dei cittadini/utenti, preso atto del diffondersi dell'installazione nei veicoli di apparecchiature audiovisive che possono costituire elemento di "distrazione" del conducente aumentando il rischio di incidentalità stradale,

impegna il Governo

ad adottare misure volte ad un corretto utilizzo delle suddette apparecchiature che se poste nella parte anteriore del veicolo vengano disattivate automaticamente nel momento in cui l'auto si mette in movimento.

9/4118/**20**. Tidei.

La Camera,

premesso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: « Modifiche ed integrazioni al codice della strada », valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale, e tenuto conto del processo di riorganizzazione e automazione nell'accesso alla rete autostradale che porterà a probabili esuberi di personale attualmente impiegato in tali attività, al fine di offrire un ausilio all'attività delle forze dell'ordine che vigilano sulla sicurezza autostradale,

impegna il Governo

a dare attuazione al protocollo di intesa sottoscritto nel 1998 tra il Ministero dell'interno e l'AISCAT (Associazione italiana società autostradali), al fine di utilizzare in qualità di *Ausiliario alla viabilità autostradale* il personale dipendente delle società autostradali che si dovesse rendere disponibile in seguito al richiamato processo di riorganizzazione.

9/4118/**21**. Duca.

La Camera,

premesso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: Modifiche ed integrazioni al codice della strada, valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale, evidenziata a tal fine la rilevanza di una corretta e costante manutenzione della rete stradale e autostradale,

impegna il Governo

ad evidenziare già in sede di presentazione della Finanziaria le opportune risorse per sostenere il piano di manutenzione ordinario e straordinario della rete autostradale già approvato da tempo.

9/4118/**22**. Raffaldini.

La Camera,

premessso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: Modifiche ed integrazioni al codice della strada, valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale, evidenziata l'incidenza dei fattori climatici sulla sicurezza stradale con particolare riguardo ad alcune aree geografiche del nostro paese,

impegna il Governo

a individuare misure per la messa in sicurezza delle strade, nonché misure volte all'installazione di sistemi antinebbia per quanto riguarda la rete stradale ed a ottenerne l'adozione di tali dispositivi sulla rete autostradale.

9/4118/**23**. Mazzarello.

La Camera,

premessso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: « Modifiche ed integrazioni al codice della strada », valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale, rilevata la necessità di opportune sedi e modalità di coordinamento dell'attività dell'amministrazione preposta a compiti di sicurezza stradale,

impegna il Governo

ad istituire una struttura avente compiti di raccolta e di elaborazione dei dati sugli incidenti stradali e sul traffico, allo scopo di fornire ai cittadini e alle imprese tempestivamente informazioni relative all'efficienza e alla sicurezza della rete stradale (e alla possibilità di fruizione dei percorsi viari), nonché alle amministrazioni competenti (ed enti locali) per l'adozione di adeguate misure volte alla prevenzione e alla sicurezza.

9/4118/**24**. Rognoni.

La Camera,

premessso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: Modifiche ed integrazioni al codice della strada, valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale,

impegna il Governo,

ad assumere iniziative che favoriscano consulte per la sicurezza stradale in particolare presso gli Enti locali (regioni, province, comuni) per sviluppare un maggiore impegno sulla sicurezza stradale nel territorio.

9/4118/**25**. De Luca.

La Camera,

premessso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: Modifiche ed integrazioni al codice della strada, valutata l'esigenza di accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale per ridurre il drammatico costo umano e sociale troppo pesante e l'incidenza sulla sanità e sulla spesa pubblica,

impegna il Governo

ad assumere iniziative idonee ad impegnare maggiori risorse e mezzi per la prevenzione degli incidenti stradali.

9/4118/**26**. Albonetti.

La Camera,

premessso che:

esaminato il provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante; Modifiche ed integrazioni al codice della strada, valutata l'esigenza di

accentuare ogni intervento volto a migliorare la sicurezza stradale,

impegna il Governo

affinché vengano individuate anche nel DPEF risorse significative per il finanziamento del Piano nazionale per la sicurezza stradale.

9/4118/27. Susini.

La Camera,

ricordato che la gran parte degli incidenti stradali, e tra questi molti di quelli mortali, avvengono in territorio urbano, in corrispondenza degli incroci;

constatata la pericolosità dagli incroci a raso regolati da semafori — o segnali di precedenza — che non vengono considerati a sufficienza o risultano ingannevoli, specie la notte;

rilevata la maggior sicurezza, minore incidentalità e mortalità, della canalizzazione del traffico attraverso vie rotatorie;

impegna il Governo

a regolamentare e promuovere, anche finanziariamente — presso le regioni, le provincie e i comuni — la risistemazione dei piani stradali per sostituire gli incroci diretti a raso regolati da semaforo o segnali di stop, con rotatorie.

9/4118/28. La Grua, Buontempo.

La Camera,

considerato che:

è assolutamente inaccettabile quanto settimanalmente avviene sulle nostre strade: decine di morti, feriti, cittadini che per tutta la vita porteranno le conseguenze di tali incidenti, costi altissimi per il servizio pubblico, disagio sociale per le vittime;

tutto ciò impone l'attivazione di misure concrete e alternative atte a porre freno a questo terribile fenomeno;

l'Italia, paese con il più elevato numero di veicoli pro capite (715 veicoli per 1000 abitanti), risulta essere tra gli Stati europei che nell'ultimo periodo hanno registrato i minori progressi nel miglioramento della sicurezza stradale anche a causa di un'altissima densità di veicoli: 20.800 per 100 chilometri;

una recente indagine conoscitiva presentata al Parlamento rileva quale principale causa di incidenti mortali l'ineadeguata velocità annessa a scarse capacità di guida del conducente, disattenzione nella guida, rete viaria al di sotto delle medie europee per qualità e caratteristiche strutturali e di estensione;

il tasso di mortalità registrato dall'ISTAT nel 2000 e riferito all'Italia (Tabella decennio 1990-2000) è pari a 11,6 morti ogni 100 mila abitanti, vale a dire 6400 morti, un valore numerico che, calcolando i decessi successivi agli incidenti, sale a più di 8000 morti ogni anno;

il presente ordine del giorno intende stimolare il Governo a promuovere un'iniziativa di « comunicazione visiva » ad integrazione di quanto previsto dal codice della strada mediante apposita segnaletica che ricordi all'utenza stradale la « storia » dei tratti autostradali e delle reti viarie extraurbane ed urbane, evidenziando mediante specifiche colorazioni della segnaletica il diverso grado di attenzione con cui l'utente deve affrontare il percorso, nonché utilizzando scritte chiare e leggibili che indichino il numero di incidenti occorsi negli ultimi cinque anni sul tratto stradale in questione, specificando il numero delle vittime e dei feriti;

finalità dell'ordine del giorno è offrire un ulteriore e sinergico contributo alle misure di riforma del codice della strada presentato dal Governo ed in approvazione in data odierna in Parlamento, così da invertire un trend da svariati anni negativamente stabilizzatosi e solo recen-

tissimamente mutato in senso positivo con l'applicazione delle norme del decreto-legge in approvazione;

impegna il Governo:

ad integrare la segnaletica, al fine della prevenzione degli incidenti stradali, con una apposita segnaletica con evidenza diurna e notturna in grado di attivare negli utenti della rete stradale un livello di attenzione e di vigilanza nei confronti degli eventuali rischi e dell'accertamento e mantenimento di ottimali condizioni di visibilità;

a provvedere affinché la segnaletica venga installata su tratti autostradali, su strade nazionali, regionali, provinciali, comunali, extraurbane e urbane, e venga realizzata con cartelli di adeguate dimensioni recanti informazioni sul grado di pericolosità del tratto, sulle eventuali zone a rischio nonché sul numero di incidenti stradali verificatisi nel tratto stesso nel quinquennio precedente corredato dall'indicazione del relativo numero dei feriti e dei morti;

a provvedere affinché la segnaletica stradale venga realizzata con cartelli di diversi colori in base al grado di pericolosità del tratto stradale e del numero di incidenti e di vittime verificatisi, nel medesimo tratto, secondo la seguente classificazione: Blu, strade e autostrade con un lieve grado di pericolosità; Verde: strade e autostrade con un medio grado di pericolosità; Giallo: strade e autostrade con notevole grado di pericolosità; Rosso: strade e autostrade con elevato grado di pericolosità;

a promuovere un'informazione permanente sulle condizioni di viabilità e visibilità agli utenti della strada attraverso il sistema radiofonico utilizzando apposite frequenze su scala regionale e locale, per i tratti delle strade nazionali, regionali, provinciali e comunali maggiormente a rischio.

9/4118/**29**. Daniele Galli, Zanetta, Rosso, Campa, Perrotta, Santori, Tarditi, Ga-

ragnani, Didonè, Di Teodoro, Milanato, Saro, Dorina Bianchi, Lo Presti, Lucchese, Mario Pepe, Oricchio, Collavini, Cuccu, Perlini, Bornacin.

La Camera,

considerando positivamente ogni provvedimento che tutela la sicurezza del cittadino sulla strada ritiene essenziale che tale sicurezza sia commisurata a sanzioni che tengano conto della effettiva gravità della infrazione commessa e del danno recato ad altri; in tal senso valutando positivamente gli emendamenti approvati dalla Commissione competente invita il Governo ad emanare provvedimenti atti soprattutto a prevenire con misure ad hoc eventuali infrazioni prima di passare alla repressione pura e semplice.

In particolare in sede di direttiva alle forze dell'ordine incaricate dell'applicazione del codice della strada, si auspica che siano adeguatamente considerate circostanze di tempo e di luogo che possono costituire legittime attenuanti del comportamento dell'autista evitando sanzioni draconiane prive dei necessari presupposti.

9/4118/**30**. Garagnani, Carlucci, Santuzzi, Licastro Scardino, Leccisi, Mauro, Scherini, Osvaldo Napoli, Lupi, Verro.

La Camera,

in relazione al disegno di legge n. 4118

impegna il Governo

a far sì che i centri di mobilità esistenti sul territorio nazionale vengano sempre più utilizzati per la verifica delle capacità di guida sia delle persone disabili che non.

9/4118/**31**. Battaglia, Giacco, Duca, Gasperoni, Capitelli.

La Camera,  
in relazione al disegno di legge  
n. 4118

impegna il Governo

ad emanare norme che consentano e facilitino l'installazione di semafori sonori per agevolare le persone non vedenti.

9/4118/**32**. Giacco, Duca, Battaglia, Gasperoni, Capitelli.

La Camera,

in relazione al disegno di legge  
n. 4118

impegna il Governo

ad attuare quanto previsto dall'articolo 2 al punto zz della legge n. 85 del 22 marzo 2001.

9/4118/**33**. Gasperoni, Giacco, Battaglia, Duca, Capitelli.

La Camera,

in relazione al disegno di legge  
n. 4118

impegna il Governo

ad attuare nella sua totalità l'allegato terzo della direttiva CEE 91/439 recepita con decreto del ministro dei trasporti dell'8 agosto 1994.

9/4118/**34**. Capitelli, Giacco, Duca, Battaglia, Gasperoni.

La Camera,

premesso che:

il comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 prevede che sia i soggetti pubblici

che quelli privati possano svolgere i cosiddetti corsi di recupero per i punteggi decurtati;

considerato che

l'ampia rosa di sanzioni che determina la decurtazione del punteggio della patente congiuntamente all'intendimento di voler applicare correttamente le norme contenute nel codice della strada, farà sì che a tali corsi parteciperà una elevata quota di cittadini

impegna il Governo

a regolamentare con proprio decreto modalità e prezzi di tali corsi al fine di evitare che il recupero dei punteggi possa di fatto divenire estremamente costoso per i cittadini che in molti casi vedono legato il proprio reddito alla patente di guida e a specificare che tra i soggetti che possono svolgere tali corsi vi devono essere i soggetti di cui all'articolo 113 e seguenti del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

impegna altresì il Governo

ad attribuire agli enti locali, anche in convenzione con associazioni di categoria, la facoltà di svolgere corsi di recupero finalizzati alla convalida della patente.

9/4118/**35**. Tocci, Pasetto, Tuccillo, Giachetti, Lusetti, Carbonella.

La Camera,

premesso che:

le infrazioni alle norme contenute nel codice della strada rappresentano una quota consistente del numero degli incidenti che annualmente si verificano sulle nostre strade;

considerato che

il potenziamento dei controlli, rendendo meno aleatorie le contravvenzioni

in caso di infrazioni, risulta di notevole impatto sui comportamenti di guida scorretti;

impegna il Governo

ad autorizzare un incremento di spesa per ognuno degli anni 2003, 2004 e 2005 per le attività della polizia stradale e dell'Arma

dei carabinieri volte alla prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada, nonché per rimediare all'ingiustificabile sottorganico del 10 per cento di cui è caratterizzata la pianta organica della polizia stradale.

9/4118/**36**. Tuccillo, Pasetto, Realacci, Carbonella, Giachetti, Lusetti.

## INTERPELLANZE URGENTI

**(Sezione 1 – Inserimento nell'elenco delle priorità europee della realizzazione del corridoio Adriatico – Corridoio n. 8)****A)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere – premesso che:

le ripetute assicurazioni fornite dai vari esponenti politici e di Governo circa l'inserimento del « Corridoio n. 8 » nei grandi progetti finanziati dall'Unione europea mostrano, allo stato attuale, la loro assoluta infondatezza;

alle certezze espresse su tale argomento dal Sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Guido Walter Viceconte, agli auspici esternati a Tirana dal Ministro degli affari esteri, onorevole Franco Frattini, fanno da contrappeso le dichiarazioni rilasciate dall'ex Commissario europeo Van Miert, che ha escluso simile evenienza;

abbiamo oggi la certezza, invece, che il corridoio adriatico non è incluso nei 22 progetti strategici dell'Unione europea, almeno sino al 2020, avendo il Governo italiano sciolto l'opzione sul « Corridoio n. 5 » e sul ponte sullo stretto di Messina;

l'allarme lanciato in tempi non sospetti – sul rischio che potesse accadere quanto poi verificatosi – è stato interpretato dagli esponenti della maggioranza come frutto di mera forzatura politica delle forze di opposizione;

il danno per il Sud rischia di essere incalcolabile. Mentre il progetto del ponte sullo stretto è quasi cosa interna, il mancato inserimento del « Corridoio n. 8 » affossa le speranze del Mezzogiorno ed in particolare della Puglia, vero punto di snodo nei rapporti commerciali con i Paesi dei Balcani, con i quali, tra l'altro, abbiamo assunto impegni precisi sull'immigrazione: impegni, peraltro, da questi Paesi sempre rispettati;

si pone ancora una volta il problema del ruolo e del peso che tutte le forze istituzionali e parlamentari pugliesi e meridionali intendono esercitare a difesa degli interessi della comunità rappresentata, tenendo conto, tra l'altro, che la realizzazione del « Corridoio n. 8 » risponde agli interessi non solo del Mezzogiorno, ma dell'intero Paese, che ha già inserito nel piano generale dei trasporti e della logistica la realizzazione del corridoio adriatico e del progetto « autostrade del mare » –:

se non ritengano nel corso del semestre di presidenza italiana dell'Unione europea di assumere tutte le iniziative opportune perché la realizzazione del corridoio adriatico (« Corridoio n. 8 ») sia inserito nell'elenco delle priorità infrastrutturali europee.

(2-00850) « Carbonella, Angioni, Cardinale, Carra, Cusumano, De Franciscis, De Mita, Di Gioia, Dui-lio, Folena, Frigato, Fusillo, Iannuzzi, Intini, Loiero, Mantini, Marini, Mattarella, Mazzuca Poggiolini, Meduri, Mi-

lana, Montecuollo, Ostilio, Luigi Pepe, Pisicchio, Pistelli, Potenza, Ranieri, Rutelli, Sgobio, Tanoni, Abbondanzieri, Bimbi, Bindi, Boato, Bogi, Bonito, Bressa, Caldarella, Camo, Cialente, Duca, Fanfani, Fistarol, Franceschini, Gasperoni, Lolli, Luongo, Monaco, Panattoni, Parisi, Reduzzi, Rossiello, Rotundo, Ruggeri, Ruta, Sasso, Sinisi, Trupia, Vendola, Verneti, Volpini, Zannotti, Zunino ».

(9 luglio 2003)

**(Sezione 2 – Iniziative per prevedere l'esenzione di qualsiasi onere economico per la revisione straordinaria del porto d'armi)**

**B)**

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri della salute e dell'interno, per sapere – premesso che:

è indubbio che episodi di sangue causati dall'uso volontario di armi, come è accaduto per i gravi episodi di Aci Trezza e di Milano, giustificano una maggiore attenzione delle strutture preposte al rilascio del porto d'armi, per stabilire se i titolari siano nelle condizioni psico-fisiche ottimali per detenerne una;

con circolare del 9 maggio 2003 del Ministro interpellato, si esplicita la volontà di porre maggiore attenzione alla questione del rilascio del porto d'armi e viene disposta una « revisione straordinaria delle licenze già rilasciate, con puntuale verifica dei presupposti chiedendo anche ai titolari di licenze con validità pluriennale di esibire, entro un termine congruo, se non già fatto nei dodici mesi precedenti, una rinnovata certificazione sanitaria di idoneità psico-fisica al maneggio delle armi », che provenga dai medici indicati dalle

disposizioni vigenti e che risponda compiutamente alle verifiche richieste dal decreto del Ministro della sanità del 28 aprile 1998;

una circolare non ha rango normativo e nello specifico la circolare del 9 maggio 2003 non procede a chiarimenti in merito alla legislazione vigente, ma al contrario incide, modificandole, su disposizioni normative stabilite con legge;

in particolare, nel provvedimento indirizzato a prefetti e questori si attira l'attenzione sulla necessità di verificare « l'assenza di alterazioni neurologiche, di disturbi mentali, della personalità o comportamentali o situazioni di dipendenza da sostanze psicotrope, alcool, stupefacenti » e di provvedere « con scrupolosità e completezza agli accertamenti medici per consentire all'organo sanitario di dare esautiva certificazione »;

con successiva circolare del 20 maggio 2003 del Ministro interpellato, si precisa che il certificato medico richiesto per la revisione straordinaria del porto d'armi deve essere esente da imposta di bollo;

la revisione straordinaria rappresenta una spesa imprevista per i cittadini –:

se non sia opportuno prevedere (anche a causa dello strumento « giuridico » scelto), attraverso accordi interministeriali, l'esenzione per questa revisione straordinaria del porto d'armi di qualsiasi onere economico a carico del cittadino.

(2-00821) « Guido Giuseppe Rossi, Bricolo, Luciano Dussin, Daniele Galli, Airaghi, Angelino Alfano, Arnoldi, Arrighi, Ascierio, Baldi, Emerenzio Barbieri, Bianchi Clerici, Dorina Bianchi, Butti, Campa, Cè, Giorgio Conte, Cosentino, Cossa, Costa, Cozzi, Crosetto, Di Luca, Di Teodoro, Di Virgilio, Didonè, Giuseppe Drago, Guido Dussin, Falanga, Fallica, Fontanini, Gi-

belli, Grillo, Lainati, Anna Maria Leone, Lisi, Lorusso, Lucchese, Lussana, Maninetti, Martinelli, Francesca Martini, Menia, Mereu, Moretti, Moroni, Osvaldo Napoli, Nicotra, Onnis, Palma, Paroli, Patria, Peretti, Perlini, Rizzi, Sergio Rossi, Rosso, Saglia, Sardelli, Stradella, Strano, Tarditi, Vascon, Alfredo Vito, Zanetta, Zeller, Zorzato ».

(1° luglio 2003)

**(Sezione 3 – Utilizzo degli animali a fini sperimentali)**

**C)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della salute, per sapere – premesso che:

il 30 maggio 2002, in seguito a un controllo della polizia stradale in località Fortezza, in prossimità del valico italo-austriaco del Brennero, veniva fermato un *camion* con 56 cuccioli di cane di razza *beagle*, provenienti dall'allevamento Morini di S. Polo d'Enza di Reggio Emilia e destinati ad un laboratorio tossicologico di Amburgo, in Germania, dove sarebbero stati sottoposti a vivisezione per esperimenti scientifici. Gli animali venivano trasportati in gabbie anguste, senza che sussistessero le condizioni igienico-sanitarie necessarie e senza che il conducente disponesse dell'autorizzazione prevista dalla legge per il trasporto di animali vivi; al momento del sequestro, i cuccioli presentavano evidenti segni di malnutrizione e risultavano non sverminati;

secondo quanto denunciato dall'associazione animalista *Peta*, l'episodio del 30 maggio 2002 non sarebbe isolato: la ditta Morini è titolare del più grande allevamento italiano di animali per vivisezione e da anni varie associazioni ambientaliste

denunciano le condizioni in cui gli animali vi vengono custoditi. Gli stabilimenti della Morini ospitano attualmente cani di razza *beagle*, oltre a centinaia di altri animali destinati ad essere sottoposti a vivisezione, ovvero a esperimenti di tipo comportamentale, neurologico, di fisiologia o di tossicologia, che possono comportare gravi sofferenze e forte angoscia;

il 27 febbraio 2003 sono stati fermati a Fiumicino 16 *beagle*, provenienti da un allevamento di North Rose (New York) e destinati ad una ditta farmaceutica di Pomezia per la sperimentazione animale. Giunti a Fiumicino, con un volo della Delta proveniente da New York, erano accompagnati da un certificato datato 19 febbraio 2003;

secondo fonti del ministero della salute, i laboratori autorizzati a realizzare la sperimentazione animale sono circa 700 in Italia, di questi 233 hanno dichiarato, nel 2000, al ministero di fare esperimenti;

in Italia, l'utilizzo degli animali a fini sperimentali è regolamentato principalmente dal decreto legislativo n. 116 del 27 gennaio 1992, che recepisce la direttiva Cee n. 86/609 e dalla legge n. 413 del 1993, « Norme sull'obiezione di coscienza alla sperimentazione animale » –:

quali siano i dati in possesso del Governo in ordine ai fatti in oggetto;

se non ritenga opportuno predisporre adeguate ispezioni nei canili privati e convenzionati per chiarire quanto accade ed impedire che si verificano casi analoghi a quelli citati, tenendo in considerazione il fatto che in molti Paesi stranieri le norme sulla vivisezione non sono rigide come nel nostro;

se non ritenga opportuno effettuare accertamenti nei centri in cui viene praticata la sperimentazione animale, intensificando le azioni di sorveglianza degli animali stabulati, verificando, in particolare, l'esistenza e la completezza della necessaria documentazione relativa agli animali stessi (provenienza, idoneità fisica, assistenza veterinaria ed altro);

se non ritenga opportuno effettuare, presso i laboratori in cui viene praticata la sperimentazione animale, gli opportuni controlli circa l'effettivo numero degli animali presenti e verificare la corretta compilazione e l'aggiornamento dei registri;

se non ritenga opportuno realizzare un controllo delle autorizzazioni alla sperimentazione animale e della loro scadenza, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 116 del 1992, articolo 7, commi 2 e 3, e articoli 8 e 9, e, in caso affermativo, quanti e quali siano i laboratori che lavorano con permessi regolari e quanti e quali risultassero lavorare con permessi scaduti;

quali dati siano in possesso del Governo circa le comunicazioni che i laboratori autorizzati sono tenuti a dare, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 116 del 1992, articolo 7, comma 1, riguardo agli esperimenti su animali che stanno svolgendo oppure hanno svolto, e, in caso non sia avvenuta alcuna comunicazione, se non ritenga opportuno predisporre adeguati controlli;

se non ritenga opportuno realizzare controlli delle condizioni degli stabulari, affinché siano garantiti i requisiti sanitari ed il benessere animale, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 116 del 1992, articolo 5, e se tali controlli possano essere estesi anche nelle università, in particolare nei singoli istituti e/o dipartimenti di qualsiasi orientamento scientifico;

come si debba intendere e a cosa si riferisca il significato della dicitura « provenienza da altre fonti », contenuta nella tabella 1 del supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale*, serie generale, n. 279, del 30 novembre 2001, che si riferisce agli « animali utilizzati in relazione alla provenienza ».

(2-00710) « Zanella, Boato, Vendola, Lion, Rocchi, Cima, Azzolini ».

(8 aprile 2003)

**(Sezione 4 – Recente protocollo tra il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e regione Veneto riguardante il master plan per la riqualificazione ambientale di Porto Marghera)**

**D)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, per sapere – premesso che:

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 novembre 2001, « Integrazione all'accordo di programma sulla chimica a Porto Marghera », prevedeva, fra i suoi punti, l'adozione di un *Master Plan* al fine di orientare la redazione di progetti di riqualificazione ambientale dell'intera area interessata dall'accordo;

il *Master Plan*, redatto ed elaborato da un gruppo di lavoro coordinato da regione e comune e composto da rappresentanti della regione, del comune, della provincia, dell'A.r.p.a.v., dell'A.n.p.a., dell'Istituto superiore della sanità, del magistrato alle acque, dell'autorità portuale e dei ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio, delle attività produttive e della salute, individuava:

a) « le tipologie degli interventi di risanamento ritenute tecnicamente ed economicamente praticabili applicando le migliori tecniche disponibili, garantendo comunque il mantenimento delle produzioni industriali e privilegiando gli interventi che favoriscono il trattamento nel sito ed il riutilizzo del suolo, del sottosuolo e dei materiali di riporto sottoposti a bonifica;

b) le modalità organizzative e le soluzioni tecnologiche per lo stoccaggio, il trattamento e lo smaltimento dei materiali che dovranno essere sottoposti a bonifica;

c) la temporalizzazione degli interventi;

d) la valutazione di massima dei costi, della quale terrà conto il ministero

dell'ambiente della tutela del territorio nella predisposizione dei programmi finanziari di cui al punto 3) dell'articolo 1 della legge n. 426 del 1998;

e) i criteri per il monitoraggio dell'attuazione del *Master Plan*;

f) i criteri per rendere coerenti gli interventi pubblici e privati di cui al punto 3.1 dell'allegato 1 dell'accordo di programma per la chimica, nonché del piano direttore 2000 »;

recentemente è stato firmato un protocollo tra ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e regione Veneto sul *Master Plan*, che ridimensiona lo stesso a semplice strumento conoscitivo, di pura consultazione, avocando al solo ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ogni potere prescrittivo e annullando, quindi, lo *status* speciale finora riconosciuto a Venezia e svuotando completamente il ruolo del comune e della provincia, che fino a questo punto sono stati protagonisti con la regione e il ministero;

il potere decisionale nell'ambito delle bonifiche di Porto Marghera viene messo in mano al ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con un inspiegabile processo di ricentralizzazione in ordine alle responsabilità in capo alle realtà locali;

non solo comune e provincia hanno manifestato il loro disaccordo, ma anche Unindustria di Venezia, esprimendo la propria opinione sulla questione, ha giustamente sottolineato che il documento vanifica il lavoro per l'accordo sulla chimica e per il *Master Plan* e « rischia di ritardare di anni la bonifica delle aree inquinate. E senza bonifiche non c'è futuro per Porto Marghera, per nulla, nemmeno per la produzione di idrogeno come combustibile al posto della benzina » —

per quale motivo si sia ritenuto necessario procedere ad una scelta, che, ad avviso degli interpellanti, vanifica il lavoro finora fatto e rischia di ritardare ulteriormente la bonifica dei siti inquinati di

Marghera, con tutto ciò che questo ritardo comporta per l'avvio del risanamento, della riqualificazione e della riconversione di Porto Marghera e del suo rilancio socio economico;

perché si sia deciso di escludere il comune e la provincia di Venezia dalla gestione delle bonifiche, non rispettando quanto deciso dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 novembre 2001, « Integrazione all'accordo di programma sulla chimica a Porto Marghera », e in palese contraddizione con la cosiddetta « legge sulla salvaguardia », che riconosce a Venezia lo *status* speciale in ragione dei gravissimi problemi ambientali che la città deve affrontare e la necessità, proprio in virtù della fragilità del suo ecosistema, di coinvolgere gli enti locali nelle decisioni che riguardano la città.

(2-00840) « Zanella, Boato ».

(8 luglio 2003)

**(Sezione 5 – Documentazione riguardante le trattative intercorse tra l'Iraq e il Niger per l'acquisto di uranio)**

**E)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della difesa, per sapere — premesso che:

da notizie riportate con insistenza sulla stampa estera e su quella nazionale si è appreso che alla fine del 2001 il Sismi avrebbe acquisito una composita documentazione, riguardante trattative intercorse tra l'Iraq e il Niger per l'acquisto di ossido di uranio da destinare a scopi militari;

sempre secondo le stesse fonti, tale documentazione sarebbe stata trasmessa ai servizi di *intelligence* della Gran Bretagna e degli Usa e, sulla base di tali notizie, la *Cia* avrebbe indotto il Presidente degli Stati Uniti ad inserire un

riferimento a tale documentazione nel discorso del 28 gennaio 2003 sullo Stato dell'Unione davanti al Congresso americano, al fine di sostenere la tesi della volontà del regime irakeno di dotarsi di armamenti nucleari;

successivamente la stessa *intelligence* americana ha ritenuto non attendibili le informazioni in suo possesso;

il Governo italiano ha recentemente definito come « destituita di ogni fondamento l'asserita trasmissione da parte italiana ad altri organismi di *intelligence* di documenti di provenienza nigeriana o irakena, recanti evidenze relative a transazioni di uranio tra il Niger e l'Iraq »;

da dichiarazioni giornalistiche di non meglio identificati funzionari del Sismi emerge sull'intera vicenda un quadro confuso ed inquietante e, in ogni caso, diverso da quello fornito dalle dichiarazioni ufficiali del Governo —:

se e come la documentazione riguardante transazioni tra il Niger e l'Iraq aventi ad oggetto ossido di uranio siano state acquisite, a prescindere dalla loro provenienza dai servizi di informazione italiani;

se tale documentazione riguardava trattative sulla possibilità di acquisto di uranio da parte irakena in Niger o l'atto di acquisto medesimo;

quale livello di affidabilità sia stato riconosciuto alla suddetta documentazione;

quali ipotesi vengano fatte sulle modalità con cui la documentazione in oggetto possa essere entrata in possesso dei servizi inglesi e americani.

(2-00854) « Boato, Minniti, Molinari, Pecoraro Scanio, Intini, Ostillio, Rizzo, Folena, Ruzzante, Pisa, Pinotti ».

(15 luglio 2003)

Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.

