

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI

**La seduta comincia alle 9,30.**

GIOVANNI BIANCHI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armani, Boato, Biondi, Castagnetti, Colucci, Dell'Elce, Deodato, Alberta De Simone, Giordano, Palumbo, Pistone, Ramponi, Rizzo, Siniscalchi, Stefani, Stucchi, Trantino e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

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

**Sull'ordine dei lavori (ore 9,40).**

SERGIO COLA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERGIO COLA. Signor Presidente, a pagina 169 del resoconto stenografico della seduta di ieri, dal mio intervento risulta che: « Alcuni colleghi mi fanno presente l'esigenza, se ciò è possibile, di

inserire a tale punto anche la drammaticità degli organici di Santa Maria Capua Vetere ».

Vorrei fossero indicati i nomi dei colleghi ai quali ho fatto riferimento in tale occasione; mi riferisco ai colleghi Diana, Landolfi, Coronella e Cosentino.

PRESIDENTE. La Presidenza prende senz'altro atto delle sue precisazioni.

**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) (ore 9,42).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il 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.

Ricordo che nella seduta del 15 luglio scorso si è conclusa la discussione sulle linee generali.

**(Esame dell'articolo unico - A.C. 4118)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione (*vedi l'allegato A - A.C. 4118 sezione 3*), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A - A.C. 4118 sezione 4*).

Avverto che le proposte emendative presentate sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A - A.C. 4118 sezione 5*).

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

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso il prescritto parere che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A - A.C. 4118 sezione 1*).

Avverto altresì che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A - A.C. 4118 sezione 2*).

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

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto intendo sottolineare la grande soddisfazione che proviamo per la riduzione del numero degli incidenti e dei morti sulle strade italiane registrata in questi ultimi fine settimana.

Ogni vita salvata e ogni ferito evitato costituiscono un successo che deve durare nel tempo e questo successo ci appartiene. In particolare, ci appartengono le norme più importanti del decreto-legge di riforma del codice della strada attualmente all'esame del Parlamento e alle quali pongono tanta attenzione i cittadini italiani.

Infatti, alcune norme non sono il frutto di un'invenzione geniale del ministro Lunardi di fronte ad un vuoto del passato, ma costituiscono i cardini della legge delega di riforma del codice della strada approvata dal centrosinistra; mi riferisco, alla legge Bersani del 22 marzo 2001 che conteneva, appunto, la previsione della patente a punti, dell'educazione alla sicurezza nella circolazione stradale impartita nella scuola, del patentino per i ragazzi, di dotazioni tecnologiche sui veicoli per aumentare la sicurezza nonché di un piano nazionale della sicurezza stradale dotato di 1.000 miliardi di lire per interventi sulle infrastrutture.

La legge Bersani fu il frutto di due anni di lavoro, compiuto attraverso la consultazione di associazioni e di istituzioni interessate (dall'associazione dei familiari delle vittime della strada alla polizia stradale e agli enti locali). Tale provvedimento aveva un unico obiettivo: l'aumento della

sicurezza nella circolazione stradale e a tal fine si prevedevano interventi per migliorare la qualità delle strade (*vedi il piano nazionale della sicurezza stradale di 1.000 miliardi, le cui risorse sono state tagliate del 30 per cento dal ministro Tremonti*), interventi sui veicoli (nuove tecnologie e dotazioni di sicurezza) e sulle persone (corsi nelle scuole, patentino per i ragazzi, sanzioni).

Erano i punti fondanti di una stagione importante per la riforma del codice della strada, che affrontava la situazione drammatica che in Italia vede ogni anno 9 mila morti sulle strade, 300 mila feriti, 22 mila disabili gravi; e un terzo dei deceduti ha meno di trenta anni.

L'Unione europea ha deciso un programma per ridurre del 40 per cento gli incidenti entro il 2010. Ecco perché i punti importanti del provvedimento in esame ci appartengono: perché sono il frutto buono del nostro lavoro, così come ci appartengono altri provvedimenti sul tema che sono stati arricchiti in particolare dalle proposte emendative del centrosinistra. Ricordo ad esempio le misure di contrasto nei confronti delle gare di velocità illegali; la questione della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe (le proposte di modifica al riguardo furono da noi presentate nel gennaio 2002); la formulazione compiuta della disciplina della patente a punti; la questione del patentino per i ciclomotori: siamo stati protagonisti su questa vicenda.

Il ministro Lunardi, purtroppo, ha lasciato passare ventisei mesi, mentre la nostra legge aveva conferito al Governo una delega da esercitare entro nove mesi. Il drammatico ritardo di Lunardi è ancora più amaro e aspro, visto che oggi il provvedimento funziona e avrebbe dato tanti frutti se fosse stato adottato due anni fa. Ma Lunardi, in questi anni, si è intestardito a proporre l'aumento dei limiti di velocità su alcune autostrade, da 130 a 150 chilometri orari: una misura in netto contrasto con le esigenze di sicurezza e rifiutata dalle leggi di tutti i paesi europei e del mondo.

Il ritardo del ministro Lunardi e la sua testardaggine sui 150 chilometri orari hanno fatto reagire moltissimi cittadini, e in queste ore abbiamo ricevuto un documento di trenta associazioni dei familiari delle vittime della strada, nel quale si rileva: sono trascorsi ventotto mesi dalla legge Bersani, mentre il Governo aveva nove mesi di tempo per emanare i relativi decreti delegati; da quella data ci sono stati in Italia 21 mila morti, 52.500 disabili gravi, 700 mila feriti: è il frutto dell'ignavia della nostra classe dirigente; sono stati introdotti provvedimenti dannosi, come la possibilità di elevare il limite di velocità a 150 chilometri orari in alcuni tratti autostradali, che non deve passare.

Sono queste le osservazioni che ci vengono inviate dalle associazioni dei familiari delle vittime della strada.

Se applicassimo, riguardo al ritardo del ministro Lunardi, le regole previste per la patente a punti, dal momento che egli ha reiterato più di una volta l'infrazione politica di omissione dei suoi precisi compiti e doveri, ovvero esercitare la delega, si vedrebbe ritirata la patente, perché ha perso tutti i punti da ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo diciamo noi quali protagonisti di questa legge e di quelle leggi, ma lo dicono anche, come ho già accennato, le associazioni dei familiari delle vittime della strada. Tali associazioni, inoltre, propongono, come fece il centrosinistra, di rifinanziare il piano nazionale per la sicurezza stradale nel triennio 2004-2006 con almeno 645 milioni di euro per il primo anno e 900 milioni di euro per ciascuno degli anni successivi, secondo quanto già previsto dal piano stesso. Occorre evitare che Tremonti ci tolga tutti i soldi necessari a tale finanziamento.

Condividiamo questa proposta e condividiamo altresì la necessità di rafforzare la consulta nazionale per la sicurezza stradale per renderla protagonista, insieme a tante altre associazioni, in vista del prossimo 7 aprile 2004, che l'Organizzazione mondiale della sanità ha dichiarato giornata mondiale della salute dedicata alla sicurezza stradale. Condividiamo questa

posizione e chiediamo, quindi, di rafforzare la consulta nazionale o un organismo analogo per la sicurezza stradale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questi non sono discorsi generali. Abbiamo presentato emendamenti specifici su questi singoli aspetti. Considerato il ritardo di ventisei mesi, chiediamo al Governo di correre, di non fermarsi, di individuare un'iniziativa che duri nel tempo. Non ritorniamo ai provvedimenti *una tantum*, saltuari, tampone, confusi. Per questo, innanzitutto, il Governo deve togliere di mezzo il limite di velocità di 150 chilometri all'ora e non deve accogliere quegli emendamenti tendenti a far sì che il superamento dei limiti di velocità non venga sanzionato adeguatamente. Ad esempio, un emendamento presentato dalla maggioranza dimezza i punti proposti dal Governo per chi supera di 40 chilometri all'ora i limiti di velocità: in pratica, se il limite è di 130 chilometri all'ora in autostrada, si può andare a 170 chilometri orari, con una sanzione dimezzata, in termini di punti, rispetto alla proposta del Governo. Ciò non può essere accettato.

Inoltre, vanno anticipate norme che sono state rimandate da mesi. Non siamo qui per fare azione di contrasto. Siamo qui per arricchire il provvedimento con le nostre proposte. Già durante l'esame in Commissione alcune nostre proposte sono state ritenute utili dall'intera Commissione e sono stati accolti — chiamiamoli così — nostri emendamenti che riguardano, ad esempio, il recupero dei venti punti dopo due anni senza infrazioni. Prima gli anni erano tre. Il raddoppio dei punti per i giovani patentati si applica solo per i nuovi patentati dall'ottobre del 2003. Il periodo di raddoppio dei punti per i neopatentati passa da cinque a tre anni.

Vi sono, poi, nostri emendamenti che ancora non sono stati accolti ma che saranno in discussione oggi alla Camera e che riguardano l'abolizione del limite di 150 chilometri orari. Formuliamo proposte sulla sicurezza nelle città, introducendo penalizzazioni, anche in termini di punteggi, per chi occupa gli spazi dei

portatori di handicap, per chi occupa gli spazi dedicati alla sosta degli autobus, per chi occupa gli spazi destinati alle corsie preferenziali. Abbiamo proposto emendamenti sulle patenti degli autotrasportatori rilasciate dall'estero. Abbiamo formulato proposte per anticipare misure rimandate da tempo — pensiamo al certificato per i motorini — o per sanare la confusione iniziale tra l'entrata in vigore della legge e la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Abbiamo proposto per dotare le automobili di nuovi dispositivi di sicurezza, che rendano più sicure la guida e la vita degli automobilisti. Abbiamo proposto sulle forme di ricorso: in molti casi, le disposizioni previste dal decreto-legge non contemplano la possibilità del ricorso amministrativo interno e obbligano il cittadino a ricorrere al TAR o alla Presidenza della Repubblica e, quindi, ad usufruire in modo smodato degli avvocati, pagando milioni di vecchie lire. Siamo per proporre una sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale. Siamo per rafforzare il piano nazionale della sicurezza stradale, dotandolo di risorse finanziarie. È stato presentato un emendamento specifico. Siamo per rendere più sicura la viabilità ordinaria, vale a dire le strade delle nostre città e dei nostri paesi.

Siamo per aumentare i controlli e quindi dotare di nuove forze, di nuovi organici la polizia, cui Tremonti ha tagliato perfino i soldi per la benzina delle automobili. Questa è la nostra proposta: non è una proposta ostruttiva, ma intende migliorare e va nella logica che abbiamo seguito in questi anni per affrontare con intelligenza un grande tema come questo.

Ecco io non vedo sempre la stessa passione nel centrodestra, che si è distinto, in questa prima fase, ad esempio, con la presentazione di 117 emendamenti, decine dei quali anche da parte dello stesso relatore, sul decreto-legge del suo Governo. A volte osservo un gioco dei numeri, ad esempio, sulla patente a punti e non vorrei che nella discussione di oggi sul provvedimento qui in aula, o di lunedì quando sarà il momento, quando arriveremo a quel punto — ossia l'allegato, lo

schema della patente a punti — si scatenino centinaia di deputati a dare nuovi numeri, provocando una confusione inestricabile che sarebbe da una parte ingovernabile per un provvedimento come questo, ma soprattutto manderebbe al paese, alle famiglie, a quelle tante famiglie che hanno perso i loro cari in incidenti stradali un messaggio incomprensibile e devastante. Per questo, noi vogliamo dare esempio di serietà e di rigore di fronte a tutti e in questo senso vanno i nostri emendamenti. Invece, vedo che qualcuno del centrodestra, da una parte, considera gli italiani alla pari di Bossi nei confronti degli extracomunitari: infatti, si propongono sanzioni che sono dei colpi di sciabola, di scudiscio al buio; dall'altra vi è chi pensa invece di annacquare le cose. A meno che dietro tutto questo ballare di numeri non ci sia qualche retropensiero nascosto di Tremonti, che, vista la legge finanziaria, può proporre un condono sui punti trattenuti sulla patente!.

La proposta del Governo ha un orientamento su cui occorre tenere una linea dritta, la barra dritta sulle tabella. Si può correggere ma senza perdere la barra: non deve diventare oggetto di sarabanda per chi, da una parte, la vorrebbe trasformare in una tabellina simbolica e per chi, dall'altra, la vorrebbe trasformare in uno scudiscio che colpisce alla cieca, dimenticando che accanto ai punti in questo provvedimento ci sono sanzioni pecuniarie raddoppiate e l'istituto della recidiva che prevede per molte infrazioni compiute nel giro di due anni il ritiro della patente. Quindi penalità raddoppiate, recidiva con ritiro della patente, patente a punti: ce n'è già abbastanza. Se poi facciamo altre confusioni, io credo che noi non facciamo il bene dei cittadini italiani (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

GIORGIO PANATTONI. Signor Presidente, anzitutto una premessa. Noi vo-

gliamo fare qui un intervento di merito, molto preciso, che vada al cuore dei problemi che stiamo trattando, non vogliamo perdere tempo. Vogliamo invitare tutti a considerare questo come uno dei problemi più seri che riguardano i cittadini italiani. La discussione e la revisione del codice è doverosa, è necessaria. Dobbiamo farla nei tempi più brevi possibili ma abbiamo imboccato la strada più sbagliata, quella di un decreto-legge: lo abbiamo adottato e poi l'abbiamo smentito subito nella sua applicazione il primo giorno. Adesso, probabilmente, introdurremo delle modificazioni per cui tutte le infrazioni punite nei due mesi di vigenza del decreto-legge prima della conversione saranno, ovviamente, diverse da quelle che andranno a regime.

Gli italiani saranno trattati, per l'ennesima volta, in modo assolutamente inadeguato e sottoposti a sanzioni ingiuste e ciò causerà una valanga di ricorsi perché, ovviamente, un trattamento ingiusto provoca una giusta reazione. Tutto questo avviene perché si è deciso, anziché di esercitare la delega attribuita al Governo per predisporre un disegno organico sulla revisione del codice, di utilizzare lo strumento del decreto-legge.

Questo Governo usa lo strumento del decreto-legge in modo assolutamente inappropriato, perché la questione che si sta affrontando non è materia da disciplinare con tale strumento. È un insulto al Parlamento e al paese! Si propone una serie di norme che devono essere accettate e che entrano immediatamente in vigore attraverso il decreto-legge, ma, poi, si apre una discussione strozzata, con poco tempo, senza la possibilità di svolgere un ragionamento di sistema; secondo noi, è il modo più sbagliato per affrontare uno dei temi più rilevanti per il paese.

Non si tratta del primo decreto-legge, ma del secondo che modifica anche ciò che era previsto nel precedente. Mi permetta di dire, signor Presidente, che vi è grande confusione; vi è una grande inadeguatezza da parte del Governo su un tema così complicato e difficile.

Vi è poi il problema dei tempi: la discussione in Commissione è stata palesemente inadeguata. I tempi sono troppo stretti; do atto al relatore, al Governo, della buona volontà dimostrata nel cercare di mettere insieme opinioni molto diverse, ma le grandi diversità si fanno convergere con grandi discussione di merito, senza togliere tempo alla discussione.

Questo Governo sta trattando questo Parlamento come se fosse un accessorio inutile e, qualche volta, addirittura scomodo e pericoloso; non ama la discussione ed il confronto, ma il decisionismo ed il centralismo; ama decidere per conto proprio, senza confrontarsi con l'opinione pubblica. È questo un ulteriore elemento di grandissima debolezza nell'impianto complessivo del provvedimento in esame.

Fatta questa premessa, vorrei osservare, entrando nel merito della questione, che si tratta di un complesso sistema di sicurezza poiché si riferisce almeno a tre elementi sui quali dobbiamo riflettere ed esprimere le nostre valutazioni: gli autoveicoli (cioè i mezzi che circolano sulle strade), le infrastrutture (cioè le strade, la segnaletica e quant'altro) ed il comportamento più o meno adeguato di chi usa i mezzi su queste infrastrutture.

Il provvedimento in esame tratta solo il terzo punto, occupandosi esclusivamente delle norme che devono presiedere al comportamento di chi è utente della strada. Si registra, infatti, in esso un approccio punitivo, lo dico tra virgolette, poiché vengono erogate sanzioni per chi non è in regola con le norme previste, senza occuparsi di sicurezza attiva degli autoveicoli, né di sicurezza delle infrastrutture. Non prevede alcun intervento strutturale per garantire condizioni di sicurezza migliori di quelle attuali, prerequisito fondamentale perché la sicurezza diventi effettiva.

È un elemento grave e, pertanto, presenteremo ordini del giorno in ordine a tale questione, chiedendo al Governo di realizzare un disegno organico che entri nel merito della sicurezza attiva degli autoveicoli e delle infrastrutture. È necessario che ci dica cosa bisogna fare perché

i comportamenti siano guidati entro percorsi che, di per sé, garantiscano maggiore sicurezza, senza seminare incertezza, discrezionalità, condizioni di particolari insicurezza che caratterizzano i nostri comportamenti.

Per esemplificare, vediamo quali sono gli elementi sui quali dovremo svolgere alcune considerazioni. I primi riguardano la sicurezza degli autoveicoli. La domanda che sorge spontanea è la seguente: perché il Governo non rende obbligatorio l'uso di strumenti di sicurezza che sarebbero estremamente importanti per limitare il numero ed il danno degli incidenti?

Faccio riferimento ai sistemi antibloccaggio (Abs), agli *airbag* diffusi in tutte le parti fondamentali dell'auto, ai sistemi di segnalazione degli ostacoli che precedono l'autovettura, ad un insieme cioè di meccanismi che in qualche modo rendano di per sé, strutturalmente, più sicuro il mezzo. Perché il Governo non lo fa? Perché la *lobby* dei costruttori delle automobili vince anche nei confronti della sicurezza. Bisogna infatti avere mano libera nella politica dei prezzi, delle opzioni, dei pacchetti di vendita e poi si viene a dire che l'Europa consente l'uso di mezzi che lei stessa non ha codificato. È una cosa molto curiosa: sarebbe bene chiamare il ministro e chiedergli come mai io posso fare punti patente completamente diversi da paese a paese, e l'Europa è d'accordo, e non posso non introdurre uno strumento omologato, ma renderlo, una volta omologato anche in Europa, obbligatorio sulle strade italiane.

Ma quale legge impedisce di migliorare la sicurezza in un paese? Con quale faccia l'Europa vuole rivolgersi ad uno Stato sovrano dicendogli che non può introdurre elementi di miglioramento della sicurezza stradale? Lo vogliamo chiedere al ministro Buttiglione, invece di continuare a riempirci la bocca di affermazioni così vuote e paradossali? O dobbiamo presentare magari un'interpellanza urgente perché qualcuno venga a rispondere in questa sede sulle ragioni per le quali non si renda obbligatorio l'uso di strumenti di sicurezza sugli autoveicoli e si lasci che le case automobili-

stiche decidano della sicurezza delle persone? A me sembra una cosa assurda, difficile da comprendere e da motivare!

Per quanto riguarda le infrastrutture, anche in questo caso c'è qualcosa di difficilmente comprensibile: perché non si rende obbligatorio l'uso degli asfalti drenanti in tutte le manutenzioni di rifacimento del manto stradale? Ognuno ha provato cosa significa guidare sotto la pioggia in condizioni di scarsa visibilità su un tratto di strada costruita con asfalto non drenante ed ha compreso l'enorme utilità di questo strumento tecnico quando, passando ad un tratto di strada costruita con asfalto drenante, gli sembrava improvvisamente che smettesse di piovere.

Le condizioni di insicurezza sono aumentate tremendamente soprattutto sulle nostre strade ed autostrade invase dal traffico pesante. Come mai non si rende obbligatorio l'uso di questo asfalto drenante in tutte le operazioni di rifacimento del manto, che aumenterebbe enormemente la sicurezza delle persone? Perché il Governo si ostina a non prendere quei provvedimenti banali che aumenterebbero moltissimo la sicurezza e si accanisce invece sull'entità della sanzione? Preferisce aprire invece una lunga discussione su quanti punti di penalità derivano dal fatto che si metta o meno la cintura di sicurezza, cosa importantissima, sulla quale siamo d'accordo, ma affronta il problema partendo dalla coda, non dalla testa. Si tratta di un intervento di controllo, e non strutturale, di modifica sulle condizioni di sicurezza stradale.

È importantissimo che il Governo vada in questa direzione, che si assuma le proprie responsabilità per decidere quali siano gli interventi strutturali che, a prescindere dai comportamenti delle persone, accrescono intrinsecamente il livello della sicurezza e della circolazione stradale. Non farlo è una colpa grave che investe tutti noi!

Questo Parlamento ha il dovere di reagire e di porre questo problema con grande chiarezza, chiedendo che si affronti subito questo ragionamento per non

nascondersi dietro alla demagogia del numero dei morti di un week-end, dato importantissimo e fondamentale, ma che non è sufficiente a dare condizioni di sicurezza effettive e strutturali.

Infine, vi è una terza questione: la segnaletica. Vorrei far rilevare che se effettivamente gli automobilisti italiani improvvisamente dovessero eseguire gli obblighi che la segnaletica stradale impone loro, la stessa sicurezza stradale sarebbe assolutamente messa a rischio.

Cito alcuni esempi. Vi sono comuni in cui il limite di velocità è di 20, 30 chilometri all'ora: assolutamente impossibili da rispettare. Raccordi autostradali nei quali il limite è di 40 chilometri orari: se, per caso, nei traffici di una delle nostre tangenziali, uno, arrivato a quel punto, frenasse per andare a 40 chilometri all'ora, ci sarebbe un tamponamento al minuto! Ci sono delle condizioni di sicurezza per le quali bisogna adoperare il buonsenso! Non bisogna dimenticare per anni i cartelli che non servono più, non bisogna mettere la striscia continua nei tratti discendenti degli incroci. Bisogna rendere credibile la norma, perché tutte le volte che la norma non è credibile ed impone un vincolo che non può essere rispettato, si comincerà ad evadere quella norma e poi anche tutte le altre. Il sistema decadrà, decadrà per conto suo, perché è sbagliato, perché non è possibile gestirlo in questo modo!

Questo Governo deve affrontare tale problema, perché anche questo è un elemento strutturale di sicurezza. Deve adeguare il sistema di formazione, di uso della norma, deve adeguare la capacità culturale di capire che la norma non è una punizione, ma un sistema equo che regola dei comportamenti e che conduce al risultato di garantire una sicurezza collettiva che i comportamenti individuali non sono in grado di garantire.

Un ultimo esempio. Si dice che nei centri abitati bisogna andare 50 chilometri all'ora: mai norma è stata più giusta. Però, il cartello che segnala il limite di 50 chilometri orari non viene messo nei centri abitati, ma in corrispondenza dei limiti

dei comuni e, sia in entrata che in uscita, c'è un certo numero di chilometri in aperta campagna con il limite di 50 chilometri orari (che nessuno naturalmente osserva) mentre, quando si entra nel centro abitato, non c'è più il cartello che segnala il limite, perché si trova 5 chilometri prima! I comportamenti diventano abituali se la norma è umana, se si riesce a far rispettare una norma che tutti capiscono, se la si può spiegare alla gente, se fornisce una indicazione chiara; altrimenti, è un'operazione semplicemente burocratica che, tra l'altro, permette agli operatori del traffico di tenere comportamenti totalmente inadeguati, come quello di irrogare sanzioni sui tratti discendenti dai centri abitati verso l'esterno quando, per esempio, non c'è il cartello che segnala la fine del limite dei 50 chilometri orari (cosa normalissima sulle nostre strade). Per esempio, l'uso dei dissuasori, quelle cinture trasversali sulla strada in corrispondenza di certi punti, che sono talmente alti che ci si deve fermare per poterli superare senza danno. Eppure, il cartello indica: attenzione, cunetta a 40 chilometri all'ora. Siamo di nuovo di fronte ad una norma inapplicabile!

Ho citato tutti questi esempi per dire che un decreto-legge che punisce i comportamenti non è un approccio strutturale alla sicurezza sulla strada. È un pezzo importante, che però dovrebbe concludere un processo di razionalizzazione di tutte le componenti che fanno parte del sistema della sicurezza: è assolutamente fondamentale che questo sistema venga rivisitato in tutte le sue componenti. Oggi non abbiamo avuto il tempo di fare questo lavoro, perché siamo di fronte ad un decreto-legge, che è uno strumento inadeguato. Ci auguriamo che il Governo presenti un disegno di legge organico, che affronti questi temi perché, in caso contrario, non affronterà in modo organico il problema della sicurezza sulla strada ed auspichiamo che la discussione di oggi serva per risolvere un certo numero di problemi, ma anche per porre un certo numero di interrogativi, ai quali nei prossimi giorni questo Governo e questo Par-

lamento dovranno certamente dare risposta, se vogliono affrontare in modo adeguato il tema della sicurezza sulla strada.

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

**GRAZIANO MAZZARELLO.** Signor Presidente, come dicevano già i miei colleghi, i Democratici di sinistra sono soddisfatti perché una loro idea, un'idea per la quale si sono battuti e hanno lavorato, ha portato i primi risultati positivi nell'ambito dei problemi relativi alla sicurezza stradale. Si tratta di quell'idea che è stata raccolta, come si diceva, nella famosa legge delega del 2001, la legge Bersani, che appunto introduceva, dopo una discussione lunga e approfondita, la patente a punti nel nostro paese.

Finalmente, anche su questo terreno, vi è un'integrazione piena con l'Europa, con tutti i paesi europei che avevano già fatto questa esperienza e che avevano superato i problemi seri per il numero delle vittime sulla strada, per gli incidenti e via dicendo.

Dopo questi risultati positivi, appare ancora più grave che il Governo abbia perso tanto tempo prima di applicare tale idea: oltre due anni di ritardo (non sono stati rispettati i tempi dei nove mesi per l'applicazione della delega) nei quali abbiamo avuto un numero terribile di incidenti stradali, di morti sulla strada.

Ecco perché, dopo aver sottolineato un aspetto positivo, con le nostre proposte emendative, vogliamo insistere affinché si attui un intervento organico; l'iniziativa per la sicurezza sulle nostre strade non deve fermarsi alla tabella! Chiediamo che ciò diventi un'azione continuativa. Non ci si fermi al fuoco di paglia alla vigilia delle vacanze, ma ci sia un'azione costante per fare in modo di superare quel record negativo che abbiamo a proposito di incidenti stradali.

Dobbiamo e vogliamo essere rigorosissimi per gli aspetti più gravi e pericolosi (la guida in preda all'alcool e alle droghe, la velocità, la cintura, i caschi e molte altre cose) che possiamo sottolineare; dobbiamo cercare di realizzare una legge non vessatoria per gli aspetti più lievi.

Ci preoccupa che, sulle questioni più gravi e pericolose, emergano continuamente contraddizioni nel Governo e nella maggioranza. Per quanto riguarda il tema della velocità, vorrei richiamare alcuni esempi. Il primo riguarda il tetto massimo di velocità di 150 km orari su cui il ministro insiste; noi non ne comprendiamo il motivo. Abbiamo avuto una reazione persino da parte del relatore il quale ha spiegato che, da parte dei gestori delle autostrade, mai sarà applicato l'aumento del limite della velocità.

Non riusciamo a capire per quale ragione, per quali questioni di principio, il ministro voglia mantenere questo elemento; esso rappresenta un segnale negativo che crea una confusione profonda nel paese. Infatti, i nostri cittadini, in un primo momento, hanno avuto l'impressione che fosse prevista la possibilità dei 150 km orari e poi, dopo l'intervento del relatore, nei giorni scorsi, che questo limite fosse stato abbattuto.

Insomma, per quale ragione, su questo punto, non si torna indietro, per dare un segnale di rigore sulle questioni pericolose? Ci preoccupa ancora di più se constatiamo che, nei lavori della Commissione, la maggioranza e il relatore stesso hanno avanzato una proposta per ridurre da 10 a 5 i punti per chi supera di 40 km il limite di velocità. Dunque, 5 punti a chi dimentica di mettere le cinture di sicurezza e altrettanti 5 punti a chi supera di 40 chilometri orari il limite di velocità! Questo ci preoccupa con riferimento all'applicazione di norme rigorose. Poi, dal punto di vista del rigore, abbiamo constatato che, per stabilire che sulle autostrade non vengano serviti superalcolici, a qualsiasi ora del giorno della notte, abbiamo faticato molto. Non si può fare una norma che definisce, in un modo molto rigoroso, il tasso alcolemico e poi permettere che ciò possa essere superato con un commercio che mette in discussione la possibilità stessa di essere rigorosi.

Insistiamo con le nostre proposte emendative perché vogliamo che sia molto chiaro che non si può debordare dalle posizioni più rigorose per quanto riguarda

gli aspetti più gravi e nello stesso tempo non ci si può fermare alla tabella dei punti.

Come si diceva, occorre iniziare e proseguire quegli interventi infrastrutturali — illuminazione, asfalti, segnalazioni — e superare il taglio che questo piano ha subito ad opera del ministro Tremonti; occorre che siano impiantati, sulle auto, tutti quegli strumenti tecnologici che danno più sicurezza alla guida nelle situazioni più difficili; occorre dare una garanzia agli utenti (anche questa non c'è ancora) affinché la questione del recupero dei punti non finisca solamente in un grande affare — in un grande affare — per le autoscuole, perché questa è un'altra di quelle grandi preoccupazioni in relazione alle quali si dà o meno credibilità alla riforma; bisogna proporre interventi più decisi, nelle città, a difesa dei pedoni, dei portatori di handicap e del trasporto pubblico; bisogna mettere sotto monitoraggio continuo la situazione dei nostri movimenti sulle strade attraverso i controlli, ma anche attraverso l'impegno a dare più forza alla consulta, dove sono presenti le associazioni delle vittime della strada, la quale può dare un contributo di analisi e di riflessione al Parlamento ed al Governo, affinché i provvedimenti siano tali da essere all'altezza delle situazioni che cambiano; allo stesso modo, bisogna fare attenzione affinché, pur senza concedere privilegi ad alcuno, vi sia un'attenzione particolare per chi lavora sulle strade.

Questo è il senso dei nostri emendamenti: vogliamo dare forza effettiva a questa legge; vogliamo dare forza e continuità ad un'azione perseguendo la quale avevamo lavorato ad una legge già due anni e mezzo fa; vogliamo che non ci si fermi qui, che non ci si fermi alla tabella dei punti quando si parla di sicurezza delle strade e riteniamo che si debba promuovere un'azione più organica, che duri nel tempo e che allarghi la visuale a tutti i vari aspetti che vengono in rilievo.

Quindi, raccomanderei ai colleghi della maggioranza di valutare con attenzione le nostre proposte emendative e lo spirito con il quale le abbiamo presentate. Si

tratta di suggerimenti che tendono ad arricchire, che tendono a dare forza al disegno di legge per superare, finalmente, quel record negativo di morti e feriti sulle nostre strade (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*)!

**PRESIDENTE.** La ringrazio onorevole Mazzarello.

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

**GIOVANNI CARBONELLA.** Signor Presidente, a volte, in quest'aula, quando affrontiamo l'esame di taluni provvedimenti, siamo soliti esaltarne l'importanza al di là della loro obiettiva e vera rilevanza. Ebbene, oggi non corriamo questo rischio perché penso che vi sia estrema consapevolezza circa l'enorme rilevanza che questa riforma riveste. Non si tratta, infatti, né di materia esclusivamente economica né di materia esclusivamente giuridica, ma si tratta di cose ancora più importanti, che attengono alla vita umana, alla vita delle persone.

Di fronte a noi vi è uno scenario la cui drammaticità verificiamo quotidianamente, quando contiamo le vittime della strada quasi con quella sorta di abitudine che può appartenere solo a chi non viene intaccato da tali tragedie. Invece, dovremmo comprendere sino in fondo il dramma di tutte quelle famiglie che hanno perso qualche figlio (non solo la notte, quando i giovani tornano dalla discoteca) oppure qualche parente che, per motivi professionali e non, è rimasto vittima di un incidente mortale; dovremmo partire da lì, da questo dolore, da questo dramma, per adottare provvedimenti che siano coerenti ed idonei a sanare, a risolvere i problemi.

Allora, siccome, senza strumentalità di sorta, noi siamo convinti che vi sia estrema consapevolezza sulla necessità di pervenire ad una riforma del codice della strada che però sia degna di tal nome, per queste ragioni, il nostro gruppo, la Margherita, ha già espresso, attraverso il proprio atteggiamento di grande responsabilità e di forte proposizione, l'intento di

costruire una riforma che sia rispondente, non solo alle esigenze degli automobilisti, ma dell'intero paese.

Allora, cari colleghi, se così è, si giustifica anche qualche critica riguardante il ritardo con cui questa riforma viene presentata qui in Assemblea, perché, al di là delle strumentalità di qualcuno, che poi magari *a posteriori* si vanterà del fatto che il centrodestra è riuscito a fare questa riforma, è utile rammentare che già dal marzo del 2001 vi era la legge delega e oggi siamo nel 2003. Quindi, se proprio volessimo fare una critica, saremmo noi quelli titolati a farla, accusando due anni di ritardo della riforma. Sarebbe stata auspicabile una preventiva discussione della medesima in piena tranquillità e serenità, vista l'importanza prima sottolineata e le conseguenze che questa poi comporta per la vita dei cittadini. Così non è stato.

Tuttavia, al di là di queste questioni che appartengono al lavoro parlamentare, ancorché importante, perché quando si espropria il Parlamento di proprie prerogative non è una cosa da sottovalutare, di fronte al dramma e alla tragedie quotidiane — noi assistiamo a migliaia e migliaia di vittime all'anno —, è evidente che devono passare in secondo ordine le tattiche, le strategie, i giochi propri della politica, a volte nobili, a volte meno, e si deve mettere in primo piano il problema. I cittadini proprio oggi vogliono verificare sino in fondo come noi lo affrontiamo e quali soluzioni diamo.

E allora è evidente, signor Presidente, che per quanto ci riguarda l'approccio è positivo. Abbiamo offerto un notevolissimo contributo nei lavori di Commissione con delle nostre proposte, con dei nostri emendamenti, che a nostro modesto avviso hanno arricchito e migliorato il provvedimento *in itinere*. Dobbiamo anche dare atto al relatore che qualcosa in questo senso è stata fatta, tuttavia permangono forti perplessità rispetto all'approccio non nostro, ma del Governo e della maggioranza rispetto a questa riforma. Noi riteniamo vi sia una sorta di cultura sanzionatoria con la quale si immagina e si

pensa di poter risolvere problemi che non appartengono a questo tipo di filosofia. Mi vorrei spiegare meglio. Se noi ci fermassimo a discutere con tabelle e punti solo di cosa e di quanto dobbiamo comminare all'automobilista, avremmo messo in atto uno strumento repressivo e quindi condizionante, che può portare sì a determinati risultati (come sta già accadendo), però non avremmo realizzato una riforma complessiva, completa. Perché questo? Perché ovviamente insieme alle sanzioni, insieme alla repressione, ci vuole non solo la prevenzione, ma anche l'informazione, la possibilità di educare coloro ai quali è rivolta questa riforma. Qui noi stiamo introducendo una riforma con due anni di ritardo, ma, caso strano, sembra che il nostro ministro, anzi il vostro ministro Lunardi, sia affetto da sindrome di esodo estivo, perché improvvisamente, alla vigilia di ogni periodo feriale, adotta provvedimenti così estemporanei che alla fine creano sconcerto, confusione e contenzioso tra i cittadini e gli automobilisti.

A me pare, allora, che invece vi sia la necessità, se tutti siamo convinti che questa riforma deve avere i crismi di una riforma moderna che faccia fare al paese un salto in avanti, di essere molto più profondi nelle riflessioni e anche molto più diretti rispetto ad un quadro generale di assieme.

Noi immaginavamo e pensiamo che per fare una riforma degna di questo nome ci volesse perlomeno la capacità di puntare su tre fattori. Mi riferisco ai mezzi, alle infrastrutture e al materiale umano. Però, qui, se andiamo ad esaminare uno ad uno questi aspetti scontiamo dei limiti enormi. Sui mezzi si è detto poco; come sosteneva poc'anzi il collega Panattoni, quanti dispositivi di carattere tecnologico potremmo adottare per evitare che poi accadano distrazioni pericolose per gli automobilisti e anche per i pedoni! Abbiamo un parco macchine per il quale non sono previste regole rigide in ordine a manutenzione, revisione e controllo; abbiamo, quindi, sostanzialmente trascurato la possibilità di

affidarci un po' più alla tecnologia piuttosto che alla semplice volontà di ogni singolo automobilista.

C'è poi il problema delle infrastrutture; l'altro giorno a questo riguardo ho detto che non è possibile che vi siano ancora decine di migliaia di chilometri di strade che sono più strette di quanto le norme prevedano, che non hanno sistemi di sicurezza adeguati e la cui manutenzione lascia a desiderare, che vi sono dei tratti stradali in cui ogni giorno in inverno con la pioggia la gente muore sempre sullo stesso punto (il famoso effetto *aquaplaning*); noi sappiamo che in questi tratti di strada si muore ma nessuno si prende la briga di effettuare interventi, magari anche gradualmente, per rimuovere quelle situazioni che causano incidenti mortali. Questo discorso vale anche per la segnaletica che risale a prima della guerra; vi sono ad esempio dei tratti stradali che mentre prima erano stretti e a doppio senso, oggi sono vere e proprie autostrade, sebbene la segnaletica stradale indichi ancora limiti di velocità di 50, 70 o 90 chilometri orari; ciò crea un gioco, come il gatto con il topo, tra polizia e automobilisti perché ognuno tenta di fregare l'altro.

Noi riteniamo che ciò non sia positivo per coinvolgere l'automobilista in un progetto di riforma di cui deve sentirsi partecipe. Il materiale umano è essenziale e su di esso dobbiamo lavorare. In questo senso mi chiedo quale campagna informativa è stata predisposta e quali iniziative sono state assunte per far recepire che il Parlamento stava elaborando una riforma a questo riguardo. In pratica, stiamo calando « a freddo » una riforma che è quasi imposta e non condivisa e voluta.

Noi speriamo che, nel corso del dibattito, vi sia la possibilità di recuperare certi elementi che non ci convincono; se, da un lato, molte delle nostre proposte emendative sono state accolte dalla maggioranza, dall'altro devo lamentare che altre proposte emendative di grande rilevanza sono state completamente ignorate. Mi riferisco, ad esempio, al limite di velocità di 150 chilometri orari previsti per alcuni tratti autostradali; limite la cui discrezionalità di

applicazione rimane nelle mani di coloro che gestiscono le autostrade. E, se è vero come è vero, che la velocità è uno dei fattori trainanti in negativo in ordine al numero degli incidenti stradali mortali non si comprende come mai il nostro emendamento presentato al riguardo non venga recepito.

Senza farla molto lunga, noi oggi affrontiamo un problema di enorme dimensione che, come tale, ci pone sotto i riflettori; i cittadini si sono già adeguati in ordine ad alcune situazioni. Mi riferisco in particolare alla patente a punti, la quale fra l'altro non costituisce una novità ma « rinviene » da una proposta formulata dal centrosinistra, risponde complessivamente a determinate esigenze.

Ma vi sono contraddizioni che dobbiamo sciogliere, perché dobbiamo e possiamo essere più inflessibili e rigorosi nei confronti di coloro che scientemente si comportano in maniera dolosa: penso, ad esempio, a chi si mette alla guida sotto l'effetto degli stupefacenti, a chi guida in stato di ubriachezza, a chi compie manovre come guidare contromano. Si tratta, infatti, di scelte deliberate che possono causare gravi incidenti.

Allora, dobbiamo intervenire su questi comportamenti, magari incrementando i punti previsti nella tabella del codice della strada. Ma per altre infrazioni non dolose, dovute a qualche distrazione, non è possibile sottrarre punti alla patente di questi automobilisti, i quali magari possono incorrere anche una sola volta in un cumulo di infrazioni che fa subire loro il ritiro della patente.

Non penso che dobbiamo agevolare le autoscuole, perché dobbiamo verificare, anche in questo caso, il tipo di convenienza a favore di alcuni settori rispetto ad altri. Mi sembra che dobbiamo varare una riforma a favore dei cittadini, degli automobilisti e del paese, senza privilegiare questo o quell'altro settore rispetto ad indicazioni contenute nella riforma.

La posizione del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo, dunque, consiste nel cercare di coniugare sia la possibilità di mettere in condizione i cittadini di rispet-

tare le norme e le leggi, sia la possibilità per gli automobilisti di sentirsi partecipi di una riforma volta alla crescita civile e sociale del paese (*Applausi dei deputati del gruppo Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

WALTER TOCCI. Signor Presidente, le proposte emendative presentate dal nostro gruppo recano un indirizzo preciso e coerente: quello di confermare il segnale di rigore lanciato dal decreto-legge in esame, rigore volto a ridurre la mortalità sulle strade. Noi vogliamo confermare tale indirizzo, anzi, intendiamo rafforzarlo ed arricchirlo ed al riguardo abbiamo presentato numerose proposte emendative, anche molto coerenti tra di loro.

I morti sulle strade costituiscono uno dei problemi più gravi della società italiana. Vorrei che, in quest'aula, anche i colleghi che non seguono da vicino questa tematica, e che quindi non hanno una conoscenza specialistica in materia, si rendano conto dell'importanza del problema. Vorrei pertanto offrire, anche i colleghi meno esperti della questione, alcuni dati, che ci danno l'ordine di grandezza dell'intera drammaticità del problema.

Oggi lavoreremo diverse ore in quest'aula; ebbene, per avere un ordine di grandezza di tale problema basterà riflettere su questo dato: ogni ora, nel nostro paese, in media muore un cittadino italiano sulla strada. Non solo, ma in oltre mezzo secolo di motorizzazione di massa non c'è famiglia italiana che non sia stata in qualche modo, direttamente o indirettamente, coinvolta in un lutto, o comunque in una vicenda dolorosa, a causa di un incidente stradale.

In terzo luogo, nel confronto con gli altri paesi europei, tutti i dati relativi agli incidenti ci collocano all'ultimo posto di questa particolare classifica. La cosa più grave è che tutte queste statistiche sono, per quanto riguarda il nostro paese, in una fase di aggravamento.

Ecco esposta a grandi linee, quindi, la drammaticità di tale problema e l'arretra-

tezza, tutta italiana, in questa politica della sicurezza stradale.

Penso si tratti di affrontare e di risolvere un grande problema, un problema di massa che riguarda il popolo italiano nel profondo e direi anche il grado di civiltà del nostro paese, la sua capacità di darsi regole moderne.

Voi affrontate un tema così grande e difficile con un decreto-legge frettoloso, parziale e tardivo, come hanno già lungamente ed opportunamente illustrato i miei colleghi.

Vi sono tanti altri problemi che una politica della sicurezza richiede di affrontare e che non trovano in questo decreto-legge un adeguato trattamento. Lo hanno ricordato gli onorevoli Mazzarello, Panattoni e Raffaldini: vi è il tema delle modalità con cui vengono realizzate le infrastrutture per ridurre l'incidentalità stradale e vi è il tema dei vincoli che si pongono ai produttori dei mezzi di trasporto sempre al fine di raggiungere questo obiettivo. Torneremo, quindi, su questi argomenti in altre sedi ed in altri momenti del confronto parlamentare; tuttavia, in questo decreto-legge vi era e vi è tuttora un vuoto ancora più grave che riguarda il traffico urbano e le nostre città. Le città rappresentano forse l'aspetto più grave del fenomeno, non solo quantitativamente: infatti circa il 40 per cento delle morti su strada si registrano nelle nostre città e, soprattutto, in Italia questa componente è aumentata negli ultimi anni.

Il tema delle regole che riguardano la mobilità urbana avrebbe richiesto ben altra attenzione da parte del Governo e, soprattutto, avrebbe richiesto una consultazione con i sindaci delle città italiane che sono tutti i giorni impegnati sul tema della mobilità come uno dei principali problemi delle loro amministrazioni.

Parlate spesso di federalismo, ma quando si arriva poi alle scelte concrete, come in questo caso, vi dimenticate della realtà delle nostre città e delle nostre regioni. Dimenticate perfino di consultare l'organizzazione dei comuni, l'ANCI, per

ascoltare proposte e miglioramenti che sarebbero stati molto utili per questo provvedimento legislativo.

È curioso come tutto il tema del federalismo anche in queste ore si riduca ad una lettera d'amore tra Berlusconi e Bossi e non sia, invece, inserito in una politica istituzionale di alto livello basata sul confronto e sulla concertazione tra i diversi soggetti istituzionali.

Eppure, negli anni novanta, in tutte le città e non solo in quelle governate dal centrosinistra ma anche in diverse città governate dal centrodestra, sono state realizzate politiche per la mobilità urbana di alto livello e molto spesso di rango europeo. Mi riferisco a politiche che hanno affrontato come priorità i temi della lotta all'inquinamento, del trasporto pubblico, della tutela dei nostri splendidi centri storici e della regolazione della politica della sosta. Tutte queste politiche realizzate negli anni novanta pongono seri e cruciali problemi di controllo e di sanzionamento. Vi è una classica discrasia tra politiche che sono andate molto avanti nell'innovazione e norme, soprattutto di controllo, che sono ancora molto vecchie e riferite ad una realtà che oggi non esiste più nelle nostre città.

Ecco allora che, come gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo insieme alla Margherita ed a tutto l'Ulivo, abbiamo prodotto una serie di emendamenti che vanno nella direzione di modernizzare il codice della strada, raccogliendo il meglio dell'esperienza che è stata fatta negli anni novanta non solo — lo ripeto — nelle nostre amministrazioni ma in tante città italiane.

La politica di controllo che deve accompagnare le innovazioni nella mobilità urbana è, a mio avviso, innanzitutto fondata sul coinvolgimento dei cittadini. Nessuna misura di sanzione, di controllo, di repressione da sola può consolidare una politica urbana innovativa. La risorsa fondamentale per le innovazioni è costituita dal coinvolgimento dei cittadini.

In tal senso si sono compiuti molti passi avanti. Una delle principali maturazioni culturali consiste proprio nella maggiore consapevolezza, nelle città italiane,

della necessità di nuove regole per migliorare la vita collettiva. Penso, ad esempio, alla categoria dei commercianti che, in passato, tante volte si è opposta a misure sacrosante di pedonalizzazione. Ebbene, tale categoria, soprattutto negli ultimi anni, nelle grandi città, non solo ha compreso il valore economico e commerciale delle pedonalizzazioni, ma molto spesso è collocata in prima fila nel chiedere lo sviluppo di tali iniziative.

Dunque, si è fatto molto dal punto di vista del coinvolgimento dei cittadini nelle politiche di innovazione. Oggi si può ben dire che la maggior parte dei cittadini di fronte alle suddette novità risponde positivamente, come del resto stiamo vedendo in questi giorni. La grande maggioranza dei cittadini rispetta le leggi e diventa sempre più intollerante verso quella minoranza che ricorre alla furbizia per aggirare le regole.

Vedendo in una città le automobili, ad esempio, che passano sulla corsia preferenziale — spesso sono in numero ancora elevato ed inaccettabile — viene da dire, secondo uno stereotipo consolidato, che i cittadini non rispettano le regole. Non è così. Quelli che passano su una corsia preferenziale, che entrano in un'area pedonale o in una zona a traffico limitato sono, in realtà, una minoranza. Sono sempre gli stessi e compiono la violazione per decine, per centinaia di volte.

Ho un dato di che mi ha fornito il mio ex collega, l'assessore alla mobilità del comune di Milano, uno dei migliori amministratori in tale settore. Proprio l'altro giorno mi ha detto che, secondo alcune statistiche effettuate a Milano, i cittadini che compiono la violazione della corsia preferenziale sono non più del 6 per cento dell'intero parco automobilistico. Dunque, si tratta di una piccola minoranza che compie tali violazioni con protervia, con arroganza. Tale minoranza è sempre più invisibile alla stragrande maggioranza dei cittadini che, invece, rispetta le regole.

Molto spesso in tale minoranza vi sono cittadini che non rispettano le regole nella più assoluta consapevolezza. Non si tratta di distrazioni o di fatti occasionali ma,

appunto, di violazioni ripetute decine e decine di volte. Molto spesso si tratta anche di persone con reddito medio-alto che considerano la multa come un pagamento dovuto per una sorta di deroga al codice della strada. La multa per persone con un certo reddito non ha alcuna funzione dissuasiva. Tante persone benestanti sono disposte a spendere anche 1 o 2 milioni di vecchie lire purché si consenta loro di viaggiare senza alcuna regola ed alcun vincolo.

Ebbene, dobbiamo riflettere su questo punto ed infatti molti nostri emendamenti puntano ad inasprire la sanzione pecuniaria, come è stato già fatto attraverso alcuni emendamenti accolti in Commissione. Tuttavia, penso che la leva economica non sia più sufficiente; è quindi molto importante introdurre, nelle violazioni del traffico urbano, anche la riduzione dei punti sulle patenti per ottenere un effetto dissuasivo effettivo. Ciò è necessario in modo particolare con riferimento ad alcune specifiche situazioni: in primo luogo, per quanto riguarda l'utilizzo della corsia preferenziale: scoraggiare questa forma di abusivismo significa dare un contributo serio anche in termini economici al trasporto pubblico, perché migliorerebbe la sua velocità commerciale e quindi il bilancio di tali aziende e conseguentemente la possibilità di offrire ai cittadini un servizio migliore a costi più bassi; in secondo luogo, con riferimento alle zone pedonali, che rappresentano in molte città italiane le esperienze più belle degli ultimi anni e poi, in generale, con riferimento a tutto ciò che riguarda la politica di tutela delle centro storico.

È inoltre molto importante anche l'azione dissuasiva del controllo della sosta. Al riguardo, dalla vecchia legge Bassanini fu introdotta una norma che attribuisce agli ausiliari della sosta la possibilità di aiutare la Polizia municipale nel controllo. L'esperienza ha però dimostrato che quella norma presenta un lato debole: gli ausiliari possono intervenire soltanto sulla strada che è oggetto della limitazione della sosta, mentre molto spesso capita che i cittadini — sempre quella minoranza

che non rispetta la legge — collocano le automobili nelle intersezioni e negli incroci, al di fuori quindi degli stalli blu di regolazione della sosta, quindi in un contesto in cui gli ausiliari non possono intervenire. Siamo, dunque, nuovamente di fronte ad uno schiaffo civile che questa minoranza arrogante dà alla stragrande maggioranza dei cittadini, che invece rispetta le regole. Allora, su questo punto, vi è bisogno di un cambiamento: il potere di sanzione degli ausiliari non deve essere riferito ad una singola strada, ma all'intera zona urbana interessata dalla sosta regolata.

**PRESIDENTE.** Onorevole Tocci, la invito a concludere.

**WALTER TOCCI.** Infine, Presidente, vorrei sottolineare un aspetto: come spesso capita nel nostro paese, fatta la legge trovato l'inganno! E qui c'è la possibilità di aggirare tutte queste regole di cui abbiamo parlato, perché il ricorso al prefetto ha un termine di 60 giorni per un silenzio-assenso, mentre sappiamo che gli uffici delle prefetture sono oberati di pratiche e non ce la fanno a smaltirle entro il tempo stabilito. Ciò significa, quindi, che la metà delle sanzioni — sulla base delle stime dell'ANCI — potrebbe non giungere al pagamento, semplicemente perché scadrebbero i termini. È pertanto opportuno — al riguardo abbiamo presentato un apposito emendamento — attribuire al prefetto un potere di delega affinché egli possa incaricare anche i funzionari comunali per l'espletamento di questo controllo. In ultimo, Presidente, vorrei fare una battuta su una questione che mi sta molto a cuore (con riferimento alla mia precedente attività); mi riferisco al problema dei tassisti. Dobbiamo chiedere a questa categoria, a me è già capitato di farlo, di migliorare il servizio. Tuttavia dobbiamo anche aiutarli a crescere e a tal fine il modo migliore è combattere quel fenomeno dell'abusivismo in questo settore, che è presente in quasi tutte le città italiane. Si tratta di una concorrenza sleale, che fanno gli abusivi nei confronti dei tassisti regolari...

PRESIDENTE. Onorevole Tocci, dovrebbe proprio concludere.

WALTER TOCCI. ...ed è una modalità abusiva, concludo Presidente, che mette anche l'utente in una condizione di suditanza (e molto spesso i nostri turisti ne ricavano anche una cattiva immagine del nostro paese). Pertanto, proponiamo una disposizione normativa volta ad inasprire le sanzioni, con la confisca del mezzo ed anche con la revoca della patente; ciò al fine di estirpare questa malapianta dell'abusivismo e in questo modo possiamo continuare a chiedere ai tassisti di migliorare il loro servizio (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

MARCO SUSINI. Signor Presidente, le novità essenziali introdotte in questo provvedimento hanno alle spalle in larga misura un lavoro intenso e largamente partecipato condotto dal centrosinistra sul finire della scorsa legislatura. Anche per tale ragione non possiamo non manifestare soddisfazione per i dati incoraggianti che ne segnano i primi giorni di applicazione e che ci confermano come la ricerca di una maggiore sicurezza sulle strade sia un'esigenza giusta e assolutamente indifferibile. Semmai, occorrerebbe riflettere sul fatto che si sono persi due anni preziosi dall'approvazione della legge Bersani che risale, appunto, al marzo del 2001.

Bisogna ricordare che la patente a punti — la più rilevante novità introdotta con queste norme —, ma anche l'educazione stradale, il patentino ai giovani, la dotazione tecnologica sui veicoli per aumentarne la sicurezza, il piano per la sicurezza stradale, erano previsioni già contenute nella legge Bersani, che fu anche il frutto di un larghissimo lavoro di consultazione, che coinvolse una grande rete di associazioni e di istituzioni (dall'associazione familiari delle vittime della

strada, alla polizia stradale, dai vigili urbani agli enti locali, dai carabinieri all'ACI).

Quel lavoro straordinario — lo ripeto — aveva aperto una vera e propria autostrada, che l'attuale Governo non ha voluto percorrere, perdendo tempo e presentandosi con un decreto-legge che, almeno nei primi giorni, ha prodotto difficoltà applicative e problemi organizzativi non semplici e che, probabilmente, costringerà l'altro ramo del Parlamento ad approvarlo così com'è, senza alcuna reale possibilità di approfondimento giacché — com'è ovvio —, se il Senato optasse per una discussione seria, il decreto-legge decadrebbe sicuramente.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MARIO CLEMENTE MASTELLA

(ore 10,55)

MARCO SUSINI. La legge delega — vorrei ricordarlo ancora una volta — interveniva anche su punti decisivi per la sicurezza stradale che, purtroppo, non sono previsti nel decreto in esame; penso al tema relativo al miglioramento delle infrastrutture, agli interventi sui veicoli nonché al piano per la sicurezza, che il ministro dell'economia ha vigorosamente tagliato, sottraendogli un terzo delle risorse assegnate.

Nessuno nega il fatto che ci sia bisogno di maggiore sicurezza sulle strade; infatti, ogni giorno, assistiamo ad un vero e proprio bollettino di guerra, che ha costi umani e sociali insopportabili per un paese civile (18 morti al giorno, 750 feriti, un costo economico che si aggira intorno ai 42 mila miliardi). Ciò impone di intervenire con urgenza e con efficacia, rimuovendo il più possibile il complesso delle cause che determinano gli incidenti stradali.

Vorrei sommessamente ricordare che, tra queste cause, vi è anche il congestionamento del traffico sulle strade. Per questo, sia il libro bianco dei trasporti dell'Unione europea sia il piano generale dei trasporti, approvato nella scorsa legi-

slatura, avevano con forza indicato la necessità di spostare quote di traffico dalla gomma alla ferrovia e al cabotaggio. Su questo aspetto decisivo, tuttavia, dobbiamo registrare un'assoluta carenza di iniziative e di progetti, un'assenza colpevole di idee, che vale per il trasporto combinato e per quello rapido di massa nonché per il cabotaggio.

Tant'è che siamo ormai stanchi di sottolineare che il ministro Lunardi, a oltre due anni dal suo insediamento, non ha ancora avuto modo di illustrare in Parlamento i suoi indirizzi generali in materia di politica dei trasporti.

La verità è che su questa materia si naviga a vista e che si è deciso di fare, sia delle indicazioni del piano generale dei trasporti, sia del Libro bianco, vera e propria carta straccia.

Non è un caso che il ministro Lunardi, a più riprese, e ora anche nel decreto-legge in esame, si sia intestardito nel lanciare un messaggio che continuiamo a giudicare sbagliato e pericoloso. Mi riferisco all'innalzamento del limite di velocità (altri colleghi ne hanno già parlato). Si tratta di un'ipotesi che non trova riscontro nelle legislazioni degli altri paesi europei e che giustamente è considerata una vera e propria offesa dalle associazioni dei familiari delle vittime della strada, che fanno, purtroppo sulla propria pelle, come la velocità costituisca uno dei fattori di rischio primari e che hanno per questo lanciato nelle ultime ore un grido d'allarme che parla alla coscienza di tutti noi. Una scelta grave e sbagliata, che contrasteremo fino in fondo e sulla quale auspichiamo vi sia, già da oggi, un ripensamento.

Deve essere chiaro che non abbiamo alcuna volontà ostruzionistica nei confronti del provvedimento in esame: sappiamo che la sicurezza è un'esigenza universale e che in queste misure c'è anche il frutto del nostro lavoro e delle nostre aspirazioni. Anche nel corso dell'esame presso la Commissione trasporti, i nostri emendamenti sono stati volti esclusivamente a migliorare e rendere più efficace il provvedimento, ad eliminare alcune og-

gettive incongruenze nella determinazione delle sanzioni, a considerare con particolare attenzione le esigenze di chi esercita attività di trasporto in modo professionale, a introdurre elementi di certezza che riducano le occasioni di contenzioso che oggi appaiono numerose.

Non soltanto, quindi, non chiediamo al Governo di fermarsi, ma anzi lo spingiamo a recuperare il tempo perduto, lo sfidiamo a riprendere in considerazione ciò che in questo provvedimento non c'è e che invece ci sarebbe dovuto essere, se non si fossero persi due anni e non ci si fosse ritrovati a gestire una materia così delicata in pochi giorni e con lo strumento del decreto-legge.

Chiediamo pertanto che venga tolta dal provvedimento la misura relativa all'aumento dei limiti di velocità, che si acceleri l'applicazione di alcune norme che invece viene rimandata di mesi (si veda ad esempio l'articolo 7), che l'educazione stradale sia organizzata al più presto nella scuola e mediante le convenzioni con i privati, che non siano inutilmente appesantiti i compiti della polizia penitenziaria che invece con il decreto-legge in esame si vuole utilizzare in modo improprio e senza un'adeguata preparazione.

Abbiamo cercato di rimuovere elementi di incostituzionalità, quale quello dell'effetto retroattivo sulle patenti rilasciate da meno di cinque anni, e su questo punto — lo constatiamo con soddisfazione — la nostra proposta ha trovato accoglienza presso il relatore e il Governo.

Vi incalzeremo, quindi, vi incalzeremo affinché, come avviene in quasi tutta l'Europa, si affronti un piano serio di miglioramento delle infrastrutture e della segnaletica e si intervenga sui veicoli per dotarli di mezzi tecnici più sofisticati atti a incrementarne la sicurezza attiva e passiva.

Vi sfidiamo a prevedere, a partire dal DPEF, risorse più consistenti per il piano per la sicurezza stradale. Vi sfidiamo a colmare i vuoti negli organici della polizia stradale e soprattutto a intervenire perché non ci si debba più vergognare di essere il paese nel quale manca la benzina nelle auto delle volanti.