

Riteniamo – mi avvio alla conclusione, signor Presidente – si possa aprire una stagione nuova per la sicurezza delle strade. Si può ridurre, se non fermare, la catena delle stragi. Per farlo occorre tuttavia dare continuità a un lavoro che in parte prende corpo anche con questo provvedimento. Se vi saranno continuità e coerenza e se si elimineranno le storture e i messaggi pericolosi che abbiamo sottolineato, il contributo dell'opposizione non mancherà (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di Sinistra – L'Ulivo*).

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, come altri colleghi hanno già avuto modo di dire, in questa sede non possiamo non registrare la nostra soddisfazione e quella della gran parte degli italiani per il sostanziale abbassamento del numero degli incidenti stradali e dei morti sulle nostre strade in queste ultime settimane. Peraltro, non possiamo dimenticare che il decreto-legge che stiamo convertendo in legge è, sostanzialmente, il frutto e la naturale conseguenza della legge di riforma del codice della strada, approvata il 22 marzo 2001 – ministro Bersani, Governo di centrosinistra –, i cui elementi fondamentali sono: la patente a punti; l'educazione stradale nelle scuole; il patentino ai ragazzi; la dotazione tecnologica sui veicoli per aumentarne la sicurezza; il piano della sicurezza stradale nonché solidi stanziamenti. Quest'ultimo era un aspetto decisamente importante: mille miliardi di vecchie lire per la stessa sicurezza stradale.

Semmai, dobbiamo constatare che arriviamo alla concreta attuazione della legge Bersani con oltre due anni di ritardo, due anni che sono serviti al Governo per varare un provvedimento lacunoso, contraddittorio e sicuramente bisognoso di numerosi emendamenti, che lo rendano almeno accettabile. In verità, nella legge Bersani venivano indicati interventi sulla qualità delle infrastrutture, su strade e

autostrade. Lo ripeto: erano previsti mille miliardi di vecchie lire per questi interventi e per aumentare la sicurezza, nonché per interventi sulle persone e sui veicoli. Si trattava di un provvedimento globale e completo nel settore del trasporto su strada, che, come è stato già detto, vede l'Italia in uno dei primi posti in Europa per l'infortunistica stradale: come ha detto il collega Raffaldini, 7 mila morti, 18 al giorno; 300 mila feriti, settecentocinquanta al giorno; 20 mila disabili gravi, con costi umani, sociali ed economici spaventosi. Come ha appena ricordato il collega Susini, il solo costo economico è valutato in 42 mila miliardi di vecchie lire all'anno.

Il collega Raffaldini ha ricordato che una famiglia su due ha un membro coinvolto in un incidente stradale. Eppure, anziché utilizzare i nove mesi previsti – qui sta un elemento fondamentale della nostra critica al Governo – nella legge delega del marzo 2001 per l'emanazione dei decreti legislativi, senza tornare all'esame dell'Assemblea ma passando soltanto nelle Commissioni competenti, si sono lasciati trascorrere ben ventisette mesi per ottenere un prodotto di scarsa qualità e, soprattutto, permettendo che, nel frattempo, le nostre strade continuassero ad essere teatro di tragici incidenti.

L'unica proposta che viene dal Governo riguarda l'innalzamento – incomprensibile, diremmo noi – del limite di velocità da 130 a 150 chilometri orari su alcune autostrade. Come è stato detto, si tratta di un messaggio sicuramente diseducativo ed in contrasto con il rispetto della sicurezza stradale. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è in questa direzione che va un nostro emendamento, teso ad evitare l'aumento dei limiti di velocità, elemento questo che, come è stato più volte ricordato da tutte le parti, è tra le principali cause di incidenti stradali. Con altri emendamenti abbiamo cercato di conferire al provvedimento carattere di continuità e non di frammentarietà dell'azione del Governo, che non può limitarsi all'adozione *una tantum* di un provvedimento che, da

solo, sicuramente non avrà la capacità di risolvere definitivamente e globalmente il problema della sicurezza stradale.

Un secondo elemento che abbiamo cercato di introdurre con i nostri emendamenti riguarda l'eliminazione della confusione e dell'incertezza determinata da norme con tempi spesso in contrasto fra loro, come è facile verificare leggendo il testo del Governo. Rinviare l'efficacia delle norme al 2004 determinerebbe, sicuramente, un abbassamento della tensione e dell'attenzione dell'utenza, con il pericolo che la deterrenza delle norme, così lontane nella loro efficacia, perda alla fine i benefici effetti di questi giorni. Riteniamo che debba essere evitata la contraddizione di alcune norme: in caso di infrazione, si prevede la riduzione dei punti *hic et nunc* — avrebbero detto i latini —, vale a dire subito, mentre si rinviano ad altra data i corsi destinati al recupero degli stessi. In sintesi, i punti si perdono subito ma nessuno sa se e quando potranno essere recuperati.

Stesse considerazioni valgono per gli emendamenti relativi ai collegamenti telematici, che non sono ancora attivi per molti dei corpi e dei soggetti abilitati alle sanzioni: vigili urbani, guardie provinciali, agenti di polizia penitenziaria, per non parlare dei mezzi necessari. Addirittura, se pensiamo che al di là dei mezzi mancava persino la benzina nelle autovetture della polizia stradale, mi pare veramente che si vogliono fare le nozze con i fichi secchi, come qualcuno direbbe. Quindi, si tratta di emendamenti che tendono a dare efficacia ed efficienza a quelle norme che altrimenti non produrrebbero effetti positivi ma solo caos e confusione.

Abbiamo altresì presentato un emendamento teso a eliminare l'incentivo a utilizzare i giovani autisti stranieri nel settore dell'autotrasporto, anziché autisti italiani, perché i primi sono in possesso di una patente diversa che non è soggetta alla stessa disciplina di quella italiana e quindi non rientrano nella possibilità della perdita di punti nel caso di raddoppio previsto per i possessori di patenti e nei primi tre anni. Anche questa è una contraddi-

zione assurda e incomprensibile, soprattutto, a danno dei giovani autisti italiani. Allo stesso modo, credo sia necessario individuare una forma di equilibrio tra le sanzioni pecuniarie, la perdita dei punti e la recidiva che, obiettivamente, così come emerge dal provvedimento, è assolutamente sproporzionata ed eccessivamente punitiva, addirittura vessatoria in questo caso.

Inoltre, abbiamo presentato emendamenti che migliorano il testo del Governo per quanto concerne le infrazioni che avvengono nelle nostre città. Chi occupa spazi destinati ai portatori di handicap, chi occupa uno spazio destinato alle fermate degli autobus, chi occupa le corsie preferenziali, chi non rispetta i pedoni e così via. In molte di queste fattispecie abbiamo apportato dei contributi migliorativi che auspichiamo possano essere accolti in questa sede. Già il collega Tocci faceva rilevare la lacunosità del provvedimento in ordine al traffico ed alla sicurezza stradale nelle nostre città, nelle grandi città dove si verifica gran parte degli incidenti. Anche su questo abbiamo presentato emendamenti migliorativi, numerosi per la verità, soprattutto a favore di chi vive e trae il reddito dall'uso della propria patente, prevedendo corsi di recupero di punti, che però ancora non sono stati regolamentati. Anche questa è una grave lacuna che noi registriamo nel provvedimento: mi riferisco agli autotrasportatori, ai tassisti, a coloro che hanno il certificato di abilitazione professionale alla guida. Infine, alcuni emendamenti riguardano i meccanismi di ricorso in via amministrativa al fine di evitare o ridurre i ricorsi in sede giurisdizionale che alla fine tutti sappiamo comportano allungamento dei tempi e costi sicuramente eccessivi.

Signor Presidente, avviandomi conclusione, ricordo che con i nostri emendamenti e con quelli di altri gruppi abbiamo sicuramente migliorato il provvedimento del Governo, ovviamente, come diceva il collega Duca, non nell'ottica del buonismo o del lassismo, anzi, direi il contrario. Invece, abbiamo voluto risol-

vere il problema, far prevalere il buon senso ed evitare contraddizione stridenti e ad assurdit  che conferivano al provvedimento un carattere incomprensibilmente vessatorio. La drammaticit  del problema che stiamo affrontando e le implicazioni che ne derivano sotto il profilo umano, affettivo, economico e sociale ci impongono una valutazione che prescindia dai singoli schieramenti e dalle posizioni di parte.

Signor Presidente, onorevoli colleghi,   obbligo morale, oltrech  politico, di questo Parlamento e del Governo, cercare ogni soluzione possibile per evitare tanti morti, tante tragedie, tanti drammi umani. L'obbligo della cintura di sicurezza, l'obbligo del casco su motoveicoli e ciclomotori, l'appesantimento di alcune sanzioni pecuniarie e amministrative per la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, la fissazione dei limiti di velocit  sulle strade, l'attivazione dello sportello unico per l'automobilista sono state tutte misure utili ma, tuttavia, ancora insufficienti a determinare un quadro globale di sicurezza. Questo   il problema che la legge-delega del 2001 aveva cercato di affrontare in maniera globale e sistematica, dettando indirizzi e principi riguardanti le persone, il veicolo, le strade e le infrastrutture complessivamente, per esempio, il manto drenante, la segnaletica orizzontale e verticale, l'illuminazione, la manutenzione, le misure antinebbia ed altro ancora.

Con questo provvedimento, che, sicuramente, rappresenta un ulteriore passo in avanti, tuttavia, sono stati traditi o almeno non compiutamente attuati i principi contenuti nella legge delega. Si rinviando i tempi per gli interventi sulle infrastrutture e sui mezzi tecnici in dotazione ai veicoli; sono state tagliate le risorse al piano per la sicurezza stradale (ben 160 milioni di euro sono stati tolti dal piano di interventi per la sicurezza sulle strade e dei cittadini) e mancano millecinquecento agenti della polizia stradale (della benzina ho gi  parlato).

Le nozze non si fanno, come dicevo prima, con i fichi secchi! Si propone addirittura di elevare a 150 chilometri l'ora il limite di velocit .

Vorrei concludere, signor Presidente, formulando un auspicio. Il provvedimento del Governo era sicuramente lacunoso ed inadeguato. Attraverso gli emendamenti che sono stati presentati in Commissione   stato sicuramente migliorato, ma il testo   ancora molto lontano dall'essere un provvedimento globale e soddisfacente per la sicurezza stradale.

Ci auguriamo che, con un atto di respicenza della maggioranza, che ha respinto molte proposte emendative presentate dall'opposizione, verranno accolti quegli emendamenti che potranno contribuire a conferire al decreto-legge del Governo quelle caratteristiche di sicurezza e snella applicazione che i cittadini vogliono e che due anni di Governo di centrodestra non sono riusciti, purtroppo, a garantire.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Albonetti. Ne ha facolt .

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, questa discussione, che avviene a tappe forzate, con l'acqua alla gola per la scadenza del decreto-legge e con un ritardo di pi  di due anni rispetto alla legge delega approvata da questo Parlamento, non cancella il fatto che sentiamo nostri molti contenuti del decreto-legge, li sentiamo frutto di una legge che abbiamo voluto e, quindi, li condividiamo. Tuttavia, non possiamo non rimarcare, come gi  hanno fatto molti colleghi, che la scelta del decreto-legge d'urgenza   del tutto forzata perch , se non si fosse perso tempo (esattamente 27 mesi), la delega attribuita dal Parlamento al Governo avrebbe consentito un approccio parlamentare, con un provvedimento pi  organico e meditato.

Non  , peraltro, un argomento plausibile quello dell'urgenza nell'imminenza della stagione estiva, poich  in due anni e pi  dall'approvazione da parte del Governo dell'Ulivo della legge delega (marzo 2001) vi era il tempo per intervenire ampiamente e con una complessit  di

indirizzi e misure meno improvvisate di quelle contenute in questo provvedimento, perlomeno nella sua formulazione originaria.

Per questa ragione, la stessa enfasi utilizzata in questi giorni sui risultati ottenuti nei primi weekend di vigenza del decreto suona un po' stonata. Se è vero, infatti, che si è ridotto il numero degli incidenti gravi e dei morti per il solo effetto psicologico dell'introduzione della patente a punti, vi è da chiedersi quanti incidenti e vittime della strada in più avrebbero potuto essere evitati se il Governo fosse stato tempestivo nel dare seguito alle indicazioni della legge delega approvata oltre due anni fa (la patente a punti era una delle più importanti, ma non l'unica).

Un approccio legislativo più coerente, tempestivo e meditato avrebbe consentito di introdurre elementi di maggiore sicurezza, di maggiore rigore e di maggiore equilibrio tra, da un lato, la repressione ed il rigore e, dall'altro, la prevenzione e la messa in sicurezza (elementi di minore contraddizione all'interno del provvedimento), evitando la confusione, il caos, il contenzioso magmatico che questo provvedimento potrebbe produrre nei prossimi mesi, determinando una situazione nella quale l'incertezza della legge e l'ambiguità della sua applicazione potrebbero provocare negli utenti la sensazione che, passato l'effetto psicologico delle prime settimane, di nuovo tutto sarà possibile, tutto sarà contestabile, tutto sarà ricorribile.

Se vi saranno, al termine di questa discussione, nella formulazione definitiva — mi auguro di no — troppe regole sbagliate o inapplicabili, troppe sanzioni incerte, il risultato sarà uguale a nessuna regola, a nessuna sanzione.

D'altra parte, che questo decreto-legge, nella stesura in cui ci è stato presentato, fosse assai imperfetto e, per molti aspetti, contraddittorio a tal punto da vanificare nel tempo quanto di buono vi si poteva rintracciare, è stata consapevolezza comune di tutto il Parlamento. Sono stati presentati, come è noto, oltre 300 emendamenti in Commissione, 117 dei quali

sono emendamenti presentati dalla maggioranza e 26 dallo stesso relatore. Questa è stata una forma oggettiva per riconoscere che il decreto-legge presentava dei problemi e che necessitava di radicali e sostanziali modifiche, non solo di natura tecnica ma anche di fondo, nello spirito che lo anima e nelle contraddizioni che lo pervadevano.

Dunque, bandita l'enfasi ottimistica per i primi risultati, noi dobbiamo esaminarlo con l'ottica di chi si domanda che cosa succederà nel tempo, esaurito l'effetto annuncio, ovvero quando gli utenti e coloro che hanno il compito di vigilare, controllare e sanzionare dovessero accorgersi di avere per le mani uno strumento inadeguato ed ambiguo e masse di carte di ricorsi e contenziosi dovessero cominciare ad intasare gli uffici degli avvocati, le aule dei giudici di pace, i tribunali amministrativi e quant'altro. Cosa potrebbe succedere quando l'assuefazione subentrerà alla preoccupazione e alla cautela dei primi giorni e quando inevitabilmente si allenteranno i controlli affidati a forze di polizia che, per effetto delle politiche insensate di bilancio di questa maggioranza, sono inadeguate nel numero e si trovano da alcune settimane senza carburante per far uscire le auto e senza divise di ricambio, come sta accadendo in molte questure ed in di molte stazioni di polizia? Quando queste non saranno in grado di assicurare i controlli necessari e di presidiare il territorio in termini né repressivi né dissuasivi cosa accadrà? Cosa succederà a quel punto, quando si dissolverà il velo propagandistico di un provvedimento e la sostanza prederà e prenderà il posto dell'immagine, riscontrandosi in molti casi la difficile applicazione di alcune norme, l'incongruità, la sproporzione e lo squilibrio di alcune delle penalità della tabella a punti? Badate, noi siamo d'accordo e non siamo per una diminuzione del rigore, ma per un maggiore rigore reso però credibile dalla proporzione.

Cosa succederà poi quando si risconterà la confusione della segnaletica ca-

rente o assente e l'assenza di qualsiasi politica attiva della sicurezza per la quale sono stati tagliati i finanziamenti per la messa in sicurezza delle strade?

Il decreto-legge deve essere corretto, in alcuni casi per l'eccesso di limitazioni assurde ed inapplicabili, e, soprattutto, per un corrivo lasciar fare dall'altro, consentendo di portare la velocità massima a 150 chilometri, che significa 190 chilometri all'ora in alcune tratte autostradali, con uno scaricabarile di responsabilità fra gestore e Stato che produrrà una generale confusione ed irresponsabilità.

Si genera in questo modo una confusione mentale che è insita nello stesso spirito della legge. Qual è il messaggio che si vuole dare agli utenti della strada? Andate più piano o andate più forte? C'è in questo una grande contraddizione. Norme severe in apparenza, ma ambigue nello spirito che le anima, rischiano di produrre nel tempo un clima da liberi tutti.

Si ingenera un grande inganno per i cittadini e gli utenti che si aspettano rigore e serietà, regole oculate, sagge, proporzionate e coerenti, non occhiate, cieche, oppressive e confuse, accompagnate poi da un messaggio lassista.

Peraltro, già il primo giorno si è dato il segno dell'improvvisazione e della confusione producendo un pasticcio, cui è stato necessario porre rimedio alla meno peggio, annullando sanzioni e penalità. Anche questo si deve alla foga del voler decretare d'urgenza dopo un ritardo ingiustificato di oltre due anni. Il Governo del centrosinistra aveva introdotto con la legge n. 85 del 2001, la legge Bersani, principi organici chiari e coordinati, che avrebbero dovuto avviare un percorso di riforma con successivi decreti legislativi in Parlamento, un percorso lineare, non tortuoso, che voleva muovere molte leve — la politica della sicurezza, gli interventi infrastrutturali, gli interventi regolamentari, indirizzi e sanzioni — e farle convergere tutte verso un obiettivo di maggiore sicurezza e di maggiore tutela della vita e della salute dei nostri cittadini, anche sulle strade. Questo Governo, in-

vece, ha perso un mucchio di tempo, prima con un tentativo di prorogare i termini della legge e poi partorendo un decreto urgente sovraccarico di contenziosi già dal primo giorno e che, se non venisse modificato come molti emendamenti chiedono, sarebbe destinato nei prossimi mesi ad ingrassare gli avvocati, ad intasare le aule dei tribunali e delle preture e a promuovere il *business* dei corsi di recupero, la cui assenza di regolamentazione è, allo stato, già una probabile fonte di altre controversie e di altri contenziosi.

In queste poche ore che ci sono state concesse in Commissione, ci siamo concentrati sugli aspetti più controversi di questo decreto-legge, con l'intento unico ed esclusivo di migliorarlo, nella misura del possibile, di adeguarlo alle aspettative che ha generato, evitando che dopo la prima settimana si verifichi già un effetto *boomerang*. Abbiamo svolto una forte e costruttiva opposizione, che ha trovato in buona parte interlocutori attenti in Commissione; speriamo che in aula possa aversi, su alcuni emendamenti, che riteniamo importanti, un'ulteriore possibilità di dialogo per superare le residue incomprensioni e le questioni di fondo che ancora permangono, come, ad esempio, quella della velocità. La velocità è uno dei fattori più gravi di rischio di incidente, checché ne dicano il ministro e alcuni altri membri della maggioranza, e non a caso non riscontriamo in nessun paese d'Europa una misura simile a quella che ci viene proposta in questo decreto-legge.

Noi abbiamo mantenuto un atteggiamento costruttivo, teso a favorire un provvedimento migliore. Non abbiamo condotto e non condurremo alcun tipo di iniziativa ostruzionistica, né nel merito del decreto-legge né per segnalare — come peraltro abbiamo già fatto — il disappunto e un giudizio pesantemente negativo verso altri atti del ministro e del Governo, che sono stati adottati in spregio ad ogni regola di reciproco rispetto del Parlamento, degli enti locali e delle regioni, atti ispirati ad una logica centralistica e au-

toritaria, comportamenti di *spoils system* già odiosi quando sono nella disponibilità del Governo, inaccettabili quando non lo sono.

Mi auguro che la serietà e il senso di responsabilità di cui si è dato prova da parte nostra su questo provvedimento in Commissione e di cui daremo prova anche oggi in aula vengano colte per il loro valore e possano indurre il Governo e la maggioranza a cambiare registro, a rivedere quegli atti che sono già stati assunti e a non ripeterne altri. Se aveste capito male e intendeste il nostro atteggiamento come segno di rilassamento o di debolezza, nei prossimi mesi avreste modo di ricredervi (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la IX Commissione, pur con i limiti di tempo derivanti dalla necessaria conversione del decreto-legge — che noi sicuramente rispetteremo, per quanto ci riguarda come Camera, nei prossimi giorni — ha comunque lavorato, a mio avviso, intensamente e bene e credo anche con buoni risultati.

Ha apportato integrazioni, cambiamenti, anche rilevanti in qualche aspetto, valorizzando la caratteristica del rigore, soprattutto per le violazioni più gravi, quelle che mettono a rischio la sicurezza della circolazione e l'incolumità delle persone, innalzando, in diversi casi, i livelli di penalità già previsti nel decreto-legge.

Se i colleghi danno un'occhiata allo stampato, si accorgono che sono di più le parti modificate che non quelle originarie del decreto-legge.

Il lavoro della Commissione ha consentito di intervenire anche in altri settori relativi ai soggetti più deboli (è già stato sottolineato nel corso di alcuni interventi), ai pedoni; di ciò non c'era traccia nel decreto-legge. Si è intervenuti per sanzionare, anche con penalità, chi non rispetta la precedenza ai pedoni, gli attraversamenti sulle strisce pedonali, la circolazione

delle categorie più svantaggiate (penso ai non vedenti, a coloro che si muovono sulla carrozzella o che hanno avuto problemi agli arti e che, quindi, si accompagnano con la stampella; penso a coloro che, in alcuni casi, sono terrorizzati alla sola idea di attraversare la strada a causa di una non corretta circolazione).

Siamo intervenuti a tutela della sosta riservata ai disabili e nel settore riguardante il trasporto pubblico delle persone, punendo comportamenti scorretti da parte dei guidatori quando non rispettano le aree deputate alle fermate dei tram, dei filobus, la discesa delle persone dai mezzi pubblici, o quando attraversano le corsie preferenziali. Siamo intervenuti anche a tutela dei guidatori dei mezzi pubblici, eliminando alcuni aspetti che potevano determinare preoccupazione, così come sul noleggio e sui taxi per il trasporto di persone.

Siamo intervenuti a tutela del complesso della norma e penso che ci siamo riusciti almeno in parte. Non ci siamo riusciti ancora con riferimento al patentino di guida per i motoveicoli, ma per quanto riguarda i tempi di entrata in vigore del provvedimento per i neopatentati abbiamo compiuto un buon atto che evita centinaia di migliaia di possibili contenziosi. Purtroppo, non siamo ancora riusciti ad intervenire su tutta la parte di contenzioso che il decreto-legge determinerà e che prevede un ricorso massiccio agli avvocati per difendersi davanti ai TAR o al Consiglio di Stato. Prima i contenziosi riguardavano l'interno della struttura ministeriale, oggi, purtroppo, i compiti vengono assegnati ai tribunali, anche se amministrativi; quindi, in un eventuale ricorso, l'utente è costretto a pagare gabella agli avvocati. È una contraddizione che resta, che ancora non siamo riusciti a correggere; speriamo che da parte della maggioranza e del Governo vi sia l'intenzione di farlo, poiché vi sono al riguardo proposte emendative da approvare, su alcune delle quali peraltro il Comitato ristretto ha già annunciato parere favorevole. Vorrei proporre al Governo e alla maggioranza di assumere un

atteggiamento di buon senso, che sarebbe anche coerente con il lavoro che abbiamo svolto unitariamente in Commissione, ossia prevedere norme efficaci e rigorose per combattere la strage giornaliera sulle nostre strade.

Bisogna togliere una previsione grave: l'innalzamento del limite di velocità a 150 chilometri orari. È una scelta criminale! Non c'è in nessun paese al mondo!

In Commissione giace una risoluzione presentata dai gruppi di maggioranza che noi condividiamo e che è ben fatta perché vuole impegnare il Governo ad utilizzare la cosiddetta pubblicità shock, della quale mi pare abbia parlato martedì sera, in quest'aula, il collega Gibelli. Occorre far capire la drammaticità dei danni che possono derivare ai guidatori da comportamenti sbagliati. Chi è preposto alla tutela della sicurezza (in questo caso uno studio che la polizia stradale ha consegnato alla IX Commissione), ci dice, riportando dati scientifici, che la stragrande maggioranza degli incidenti gravi e gravissimi avviene a causa dell'alta velocità; anche da comportamenti sbagliati e disattenti o, per quanto riguarda le stragi del sabato sera, dal fatto che si è bevuto un bicchierino di troppo, ma l'alta velocità è l'elemento presente in tutti i gravi incidenti.

Ora, mentre, da un lato, e giustamente, la menzionata risoluzione impegna il Governo ad utilizzare la pubblicità shock, dall'altro, vi sono giornali, mensili italiani — quello che vi mostro è *Evo* di giugno 2003, il mese in cui è stato adottato il decreto! — che propongono titoli in copertina di siffatto genere: « 320 chilometri orari su strada »! Nelle pagine interne, poi, troviamo la descrizione del tentativo, compiuto da cinque auto, di raggiungere, sulle strade pubbliche, la velocità di 320 chilometri orari. Inizia così: l'ora di pranzo in Italia è piacevole. La pasta ed il vino, da soli, sono ottime ragioni per oziare un paio d'ore seduti al ristorante, ma, per la stessa ragione, se vuoi lanciarti a tutta velocità sull'autostrada in un giorno infrasettimanale, l'ora di pranzo è quella giusta. Il tratto di

ritorno del nostro percorso di prova ci porta, nell'opposta direzione, sulla stessa autostrada a tre corsie che avevamo usato tre ore prima. Adesso, senza i blocchi del traffico che ci avevano precluso la possibilità di raggiungere una qualsiasi velocità significativa, abbiamo la possibilità di spingere veramente al massimo la GT3. I quattrocento giri in più, ottenuti da una profonda riprogettazione del sei cilindri contrapposti da 1,6 litri aspirato, derivato dalle versioni da competizione, apportano una grande differenza alle prestazioni. Quindici cavalli possono non sembrare un gran che rispetto ai 160 cavalli originali, ma le parti in movimento più leggere hanno affilato ancor più il già tagliente motore: è come passare da un rasoio bilama ad uno a tre lame. La Porsche dichiara che passa da 0 a 100 chilometri orari in 4,5 secondi e arriva a 160 chilometri orari in 9,4 fulminanti secondi, raggiungendo una velocità massima di 305 chilometri orari.

Tuttavia, il comportamento a bassa velocità è sempre ottimo. In città la GT3 è trattabile come una normale Carrera e la sua abbondanza di coppia a bassi regimi è apparentemente in contrasto con le sue origini sportive. Ma veniamo al percorso. La linearità della spinta delle varie marce è impressionante e le modifiche ai leveraggi del cambio con un movimento più corto lo fanno sembrare ancor più preciso. Per capire il tipo di sensazione che si prova diciamo che è come passare da un fucile da caccia o ad un fucile di precisione. La naturale andatura da crociera della vettura è compresa tra i 160 e 210 chilometri orari. In questa gamma di velocità con un filo di gas la GT3 appare completamente a suo agio. Su questo tratto di autostrada si incontra una curva ogni tanto, seguita da un lungo rettilineo, con solo un paio d'auto in vista, molto distanti. Questo ci dà l'opportunità di scalare una marcia o due e far cantare veramente il motore. Ma il rettilineo, che inizialmente sembrava allungarsi fino all'orizzonte, viene divorato in pochi secondi, mentre il tachimetro indica appena i 280 chilometri

orari, non molto di meno della velocità massima di 305 chilometri orari. Usare tutte e tre le corsie per affrontare una curva autostradale a tale velocità su una strada pubblica e con visibilità limitata non è una buona idea e quindi l'avvicinarsi di ogni curva diventa una opportunità per provare i freni.

Ho letto questo brano su un viaggio fatto in una autostrada italiana da guidatori italiani, pubblicizzato da una rivista italiana, in cui chiaramente è scritto che essi hanno viaggiato a 280 chilometri l'ora, e nel quale si consiglia agli automobilisti di sfruttare l'ora del pranzo per provare la macchina. L'ho potuta citare, signor rappresentante del Governo, perché questa rivista è pubblicata da una società che è per il 50 per cento della Mondadori e per il 50 per cento dell'ACI, cioè l'automobile club d'Italia, istituto senz'altro meritorio, che però in questa vicenda paga una società che pubblica una rivista, nella quale incita gli automobilisti a violare a tutte le norme del codice.

Quindi, da un lato, cari colleghi, chiediamo al Governo di intervenire per fare la pubblicità shock, dall'altro, un ente pubblico spende denaro per dire agli automobilisti di violare ogni più elementare regola di guida, ogni più elementare regola di velocità. Ecco le contraddizioni, l'atteggiamento schizofrenico che c'è in un paese che ha in assoluto il più alto indice di morti e feriti sulle strade. Quindi, ci vuole un atteggiamento coerente, ed è per questo io mi permetto di sollecitare al responsabile, al Viceministro, che non può ascoltare, ovviamente, perché è attorniato, ma se fosse possibile liberare un po' il Viceministro.

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, onorevole Barbieri, per cortesia, si sta rivolgendo al Governo.

EUGENIO DUCA. Vorrei fare una proposta al Governo, alla Commissione, alla maggioranza, a tutti noi; vediamoci per dieci minuti. Tra l'altro, dobbiamo esaminare ancora alcuni emendamenti nel Co-

mitato dei nove. Cerchiamo di trovare una sintesi che vada nella direzione che tutti abbiamo voluto — tutti, forze di maggioranza, di opposizione, di destra, di sinistra, di centro —, che è quella di un provvedimento rigoroso e coerente con l'obiettivo di ridurre le vittime sulle nostre strade.

Siamo coerenti, facciamo un passetto — mi avvio a concludere — e possiamo proseguire in modo più celere anche nell'approvazione del decreto e dare quindi al Senato la possibilità almeno di leggerlo. Quindi, la proposta mi pare di buon senso, da parte delle forze di opposizione questa volontà c'è; noi siamo disponibili a trovare un accordo che sia in linea con il lavoro che abbiamo fatto comunemente, che è quello di agire per ridurre le vittime e i feriti sulla strada.

Tra l'altro, credo sia giunto a tutti i colleghi, come a noi, l'invito pressante rivoltoci dall'associazione dei familiari delle vittime della strada con il quale ci viene chiesto di non far aumentare quel limite di velocità; ce lo chiedono, quindi, persone che sono state colpite nei loro affetti più cari.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, si avvia a concludere.

EUGENIO DUCA. Concludo, Presidente. Credo che in questo modo saremmo in effettiva sintonia con il paese e potremmo consentire una più veloce conversione di questo decreto-legge.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 11,45).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 4118.

(Ripresa esame dell'articolo unico - A.C. 4118)

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, ricordo che nella scorsa legislatura la legge delega 22 marzo 2001, n. 85, già prevedeva quanto in parte è ripreso da questo decreto-legge. Il contenuto di quella legge delega era particolarmente innovativo e con essa veniva tra l'altro introdotta la patente a punti la quale ci sembra uno strumento, ovviamente non può essere l'unico, molto importante. Purtroppo, quella legge fu varata a fine legislatura e, quindi, fu impossibile elaborare e poi emanare i decreti legislativi che l'avrebbero portata ad una significativa concretezza.

Il decreto legislativo emanato dall'attuale Governo, da allora ormai sono passati degli anni, recepì i principi e i criteri di quella legge delega in maniera abbastanza parziale e anche confusiva; anche perché vennero stralciate norme importanti, altre sono state portate avanti, una parte significativa del corpo legislativo necessario per garantire la sicurezza delle strade, a causa dei continui e non risolti dissidi e di perplessità all'interno della maggioranza. Si è proceduto non certo convulsamente ma sicuramente confusamente fino ad arrivare alla sovrapposizione di nuove e vecchie norme, che entravano in vigore o venivano prorogate, contribuendo all'incertezza del diritto e alla difficoltà di applicare regole in modo certo e funzionale.

Ora, noi abbiamo proposto una serie di emendamenti orientati innanzitutto a realizzare un significativo aumento della sicurezza di tutti coloro che utilizzano le strade e a introdurre norme che inducono chi guida veicoli potenzialmente pericolosi,

per sé e per gli altri, ad un comportamento responsabile e di rispetto verso gli altri.

Un aspetto su cui si è voluto dare un contributo, anche perché è stato finora trascurato sia dal codice attuale sia dalle modifiche proposte al codice stesso, è quello dell'utenza debole. Mi fa piacere che da parte della Commissione sia stato espresso un parere favorevole ad un nostro emendamento che si propone appunto di introdurre questa nozione che, in grande misura, è utile per modificare l'approccio culturale al problema della strada e al problema del traffico. L'utenza debole viene quasi sempre ignorata anche quando si avviano meritevoli campagne per la sicurezza che si occupano soprattutto — giustamente per carità, sebbene ciò non debba essere fatto in maniera esclusiva — di chi le guida e raramente della sicurezza di chi il traffico veicolare è costretto a subirlo a partire dai pedoni, specie se si tratta di persone anziane o disabili o bambini, i cui diritti di utenti della strada sono regolarmente violati e calpestati dalla maggioranza, talvolta, purtroppo, molto prepotente e arrogante, di chi dispone di un veicolo a motore.

Un altro aspetto che i Verdi hanno voluto approfondire riguarda un'altra categoria di utenti deboli, i ciclisti — cosiddetti « deboli », perché si tratta, in realtà, di una categoria che, per molti aspetti, bisognerebbe considerare forte e centrale nella soluzione dei problemi del traffico, soprattutto urbano —, i quali compiono la scelta di utilizzare un mezzo di locomozione non inquinante e che, occupando pochissimo spazio, non aggravano certamente la circolazione stradale delle nostre città.

Si tratta di una scelta che viene penalizzata, invece, dalla scarsissima considerazione che riceve, a tutti i livelli, salvo qualche rara — anche se sempre meno rara — eccezione da parte di Stato, regioni e comuni. A tale modalità di trasporto, quindi, viene riservata un'attenzione non solo inadeguata, ma spesso residuale.

Va ricordato che è stata approvata dal Parlamento una legge per incentivare la

mobilità ciclistica, provvedimento che è rimasto la « cenerentola » delle leggi di spesa per interventi infrastrutturali. Si tratta, tra l'altro, di una legge che non avrebbe bisogno di grandissimi finanziamenti, mentre tali finanziamenti, invece, apporterebbero indubbi benefici sia alla qualità della vita nelle aree urbane, sia ai tempi di spostamento — ripeto: ai tempi di spostamento.

Gli emendamenti che abbiamo presentato, signor Presidente e onorevoli colleghi e colleghe, sono frutto di un'elaborazione delle proposte avanzate dalla Federazione italiana degli amici della bicicletta e da chi si batte, da anni, a favore dello sviluppo di una mobilità sostenibile, sicura e di qualità. Il primo dei nostri emendamenti al riguardo, cui ho precedentemente fatto cenno, costituisce un importante contributo culturale, volto a elaborare un nuovo concetto legato alla tutela dell'utente debole della strada, a favore di una maggiore attenzione ad una mobilità che non sia quella di tipo automobilistico.

Con tale proposta emendativa viene introdotto il concetto di itinerario ciclopedonale; esso consiste nella realizzazione di percorsi per pedoni e ciclisti senza dover realizzare costose piste ciclabili in sede propria. La sicurezza degli utenti, sia a piedi, sia in bicicletta, verrebbe garantita attraverso interventi per la moderazione della velocità degli altri veicoli.

Viene modificato, inoltre, anche il concetto di area pedonale, in modo da consentirne l'attraversamento anche da parte delle biciclette. In tal senso, viene sostanzialmente invertito il criterio di valutazione: prima le biciclette potevano circolare all'interno delle aree pedonali attraverso specifiche deroghe, mentre con questa modifica non potranno farlo, su esplicito divieto. Sono previsti, inoltre, sia l'introduzione del concetto di « parcheggio di scambio » per favorire l'intermodalità, sia l'introduzione del concetto di « utenza debole » della strada.

In realtà, tale ultimo concetto è già presente nell'attuale codice della strada, all'articolo 208, comma 4, tuttavia mancavano tutte le definizioni necessarie ad

individuare in maniera chiara ed inequivocabile proprio il concetto di « utenza debole » della strada.

L'altro emendamento, oggetto anch'esso di attenzione da parte dei *mass media* — attenzione non così cauta, e direi anche non così competente — riguarda la possibilità, per le biciclette munite di piccoli rimorchi, di poter trasportare bambini e cose.

Sono oggetti che circolano abitualmente ormai nelle nostre strade, ma rispetto a questi veicoli si tratta anche di pensare ad un'opportuna regolamentazione in modo che la possibilità di transitare nelle strade sia garantita da regole certe.

Un altro emendamento che è stato oggetto di attenzione da parte dei *mass media* (proprio oggi vi è un articolo anche abbastanza discutibile sul giornale) riguarda l'emendamento che prevede che i comuni possano consentire ad alcune tipologie di veicoli, come biciclette, veicoli a braccia e veicoli a trazione animale, di transitare contromano nelle strade a senso unico, ove questo ovviamente non costituisca pericolo o intralcio. Questa norma, che è presente in moltissimi paesi europei ed attiene ad una modalità prevista anche in parecchi piani del traffico delle città (ad esempio, in quelli della mia città, a Mestre), fa sì che si possa circolare in bicicletta consentendo ad un mezzo di locomozione non inquinante e non ingombrante di attraversare la città in maniera certa e spedita. Altrimenti, succede che le biciclette, comunque, percorrono queste strade in modo illegittimo con un conseguente grande pericolo non soltanto per sé ma anche per gli altri veicoli.

Altre misure riguardano l'obbligo dell'uso dei fari. A noi sembra che l'estensione *ad libitum* dell'utilizzo dei fari, anziché limitarlo soltanto alla marcia in autostrada e per le limitate condizioni di visibilità dovute ad agenti atmosferici o ad altre cause in altri contesti, sia eccessiva. Riteniamo, ad esempio, che obbligare gli automobilisti a tenere accesi i fari, magari in pieno agosto con il sole potentissimo delle 14, possa anche inibire la necessità di

controllare il consumo dei prodotti petroliferi e, quindi, le conseguenti emissioni inquinanti; si tratta di ragionamenti che sono stati oggetto di un confronto anche molto duro proprio ieri nel corso del dibattito sull'energia.

Concludo, senza ripetere ciò che è stato detto dai colleghi, affermando che vi sono altri due problemi importantissimi: la necessità del controllo dell'inquinamento acustico e le necessità di ritornare al limite dei 130 all'ora; infatti, la norma che ha innalzato il limite di velocità non soltanto è pericolosa ed invisibile a tutti coloro che hanno avuto esperienze drammatiche sulle strade, ma alla luce dei dati, proprio non funziona. Ricordiamo che nel periodo in cui il limite di velocità era di 110 all'ora (mi riferisco al provvedimento Ferri) in Italia vi sono stati meno morti sulle strade (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, la discussione che stiamo affrontando oggi sul decreto-legge presentato dal Governo non ci vede contrari. Dobbiamo ricordare che il problema della sicurezza è stato posto con fermezza anche dal Parlamento europeo. Si tratta di un problema che riguarda l'intera Europa e lo stesso Parlamento ha definito la necessità di garantire, nei prossimi anni, una riduzione sostanziale delle vittime sulla strada.

Da ciò prendeva spunto la legge delega approvata nell'aprile del 2001 dalla maggioranza di centrosinistra. Tale legge faceva riferimento ad interventi chiari nella direzione dell'innovazione tecnologica e della diversa infrastrutturazione del nostro paese affinché potessero diminuire le vittime sulla strada. Tutto ciò non ha avuto riscontro negli ultimi due anni di attività parlamentare e da parte di questo Governo non sono stati emanati decreti legislativi per determinare una politica organica della sicurezza sulla strada.

Oggi ci troviamo a discutere di un provvedimento importante perché si parla

della sicurezza degli utenti, dei cittadini, dei fruitori del sistema dei trasporti all'interno del nostro paese. Si tratta di un decreto-legge adottato, guardate caso, in concomitanza di eventi particolari come quello delle ferie estive. Ci dobbiamo porre con grande attenzione e grande responsabilità il problema se dopo questo periodo possano esservi, come è accaduto nei giorni scorsi, riduzioni di vittime sulle strade. Riconosciamo che si tratta di riduzioni importanti, così come abbiamo riconosciuto, qualche tempo fa, anche la riduzione delle vittime del sabato sera. Purtroppo, però, dati di questa settimana rivelano che nell'ultimo *week end* vi è stato un aumento delle vittime del sabato sera. Questo è un primo punto che credo debba essere posto alla nostra riflessione.

Ritengo vi fosse la necessità di affrontare più organicamente e puntualmente i problemi complessivi del sistema della sicurezza del nostro paese. Tale sistema non deve riguardare soltanto la questione sanzionatoria. Molte volte, infatti, le sanzioni non determinano certezza e sicurezza con riguardo al problema delle vittime che abbiamo giorno per giorno sulle nostre strade. Vi era la necessità di affrontare con tempestività e razionalità un sistema maggiormente organico con riguardo alla mobilità urbana ed alla segnaletica stradale. Sono necessari interventi sostanziali sulle infrastrutture per decongestionare il traffico urbano ed extraurbano attraverso i trasporti integrati (mi riferisco al traffico su rotaia ed alle cosiddette autostrade del mare).

Credo che questo debba essere un momento di grande discussione da affrontare, nel prossimo futuro, anche nella definizione della stessa legge finanziaria. Dobbiamo anche sottolineare con grande puntualità che se sono diminuite le vittime della strada vi è stata anche una forte presenza delle forze dell'ordine sul territorio.

Ciò probabilmente non accadrà nei prossimi giorni, perché, come dicevano prima altri colleghi, vi è una grande incertezza relativamente a questo decreto-legge, una grande difficoltà di interpreta-

zione e soprattutto vi sono grandi lacune, relativamente alle disponibilità finanziaria per le nostre forze dell'ordine. E come, per esempio, non contraddire la proposta, contenuta in questo decreto-legge, di utilizzare anche le guardie penitenziarie, laddove per tali figure vi è già una carenza di organico? Ed ancora, come non evidenziare che si pensa di utilizzare giustamente i vigili urbani o i vigili provinciali, quando invece sappiamo che molte grandi città hanno carenze di organici, relativamente a tali figure? Peraltro, le finanziarie dell'attuale Governo, sia quella per il 2003, sia quella che si prevede, in base al DPEF, per il prossimo anno, taglieranno ulteriormente gli interventi per gli enti locali, necessari invece per una politica chiara ed attiva in materia di sicurezza stradale, in materia di mezzi informatici e telematici, nonché per perseguire una politica degli organici, che consenta un controllo serio del territorio, teso a garantire il coordinamento di una politica attiva per la sicurezza stradale.

Ebbene, tutto ciò non c'è, mentre vi è un decreto-legge che ha prodotto in questi giorni una grande amplificazione da parte dei *mass media*. Ma il dato vero è che, quando verranno a mancare questi elementi di amplificazione nella comunicazione, credo che vi saranno problemi seri nell'affrontare le questioni relative alla sicurezza della strada. Dico questo, perché nel decreto-legge al nostro esame emerge la non consapevolezza della cultura della sicurezza, laddove tale cultura parte proprio dagli strumenti di informazione all'interno delle scuole. Per questo motivo vi è la necessità che nelle scuole si comincino a realizzare, con interventi finanziari importanti — che peraltro erano previsti dalla legge delega del 2001 —, appositi interventi, per costruire la cultura della sicurezza sulle strade.

Il gruppo dei Socialisti democratici italiani non è specificamente contrario a questo provvedimento, ma guarderemo con estrema attenzione al dibattito che si svilupperà nel merito, oggi e nei prossimi giorni, e cercheremo di modificare alcune contraddizioni presenti in questo decreto-

legge, perché riteniamo che tali contraddizioni porteranno a situazioni difficili nei rapporti con i cittadini. Per questo motivo i Socialisti democratici italiani sono disponibili a fare in modo che questo decreto-legge trovi, nella discussione che si svilupperà, una grande possibilità di modifica, al fine di eliminare tali contraddizioni. Dico questo sapendo che alcune questioni sono già state affrontate, come giustamente sottolineava il collega Duca, soprattutto per quanto riguarda i soggetti più deboli della nostra società (i soggetti portatori di handicap, i bambini e i cittadini che hanno più difficoltà nel nostro sistema sociale). Tuttavia, abbiamo ancora molto da recuperare e lo possiamo (e lo dobbiamo) fare nella discussione di questo provvedimento. Lo dobbiamo fare, perché la sicurezza stradale, e quindi la sicurezza dei cittadini, è di tutti e dunque il Parlamento (o, meglio, la maggioranza) non si può arroccare dietro pregiudizi e preconcetti. Dobbiamo invece lavorare per garantire la certezza della sicurezza della strada (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Lion 01-bis. 1, parere contrario sull'articolo aggiuntivo Tuccillo 01.3 e formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sugli identici articoli aggiuntivi Osvaldo Napoli 01.1 e Pasetto 01.2, in quanto al riguardo è stata presentata una proposta emendativa della Commissione. Il parere è dunque favorevole sull'articolo aggiuntivo 01.5 della Commissione, mentre è contrario sull'articolo aggiuntivo Tuccillo 01.4.

La Commissione formula altresì un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sull'articolo aggiuntivo Vascon 01.01, ritenendo più completo il successivo articolo aggiuntivo Zanettin 01.01-bis, sul

quale esprime parere favorevole, mentre il parere è contrario sugli emendamenti Albonetti 1.70 e Duca 1.16, nonché sugli identici emendamenti Osvaldo Napoli 1.1 e Pasetto 1.20.

La Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento Buontempo 1.8 e parere contrario sull'emendamento Duca 1.12, sugli identici emendamenti Susini 1.13 e Pasetto 1.21 nonché sugli emendamenti Tidei 1.14 e Susini 1.15. Il parere è favorevole anche sugli emendamenti Pasetto 1.30 e Gibelli 1.10, mentre è contrario sugli emendamenti Buontempo 1.31 e Lion 1.7.

Inoltre, la Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento 1.35 della Commissione nonché sull'emendamento Nicotra 1.5 con la seguente riformulazione: sostituire le parole « 3,5 tonnellate » con le seguenti « 7 tonnellate » e le parole « 1° gennaio 2004 » con le seguenti « 1° gennaio 2005 »; in tal modo l'emendamento risulterà conforme alla direttiva CEE 91/226.

La Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Pasetto 1.22, parere favorevole sull'emendamento Di Gioia 1.2 e ancora parere contrario sugli emendamenti Duca 1.17 e Raffaldini 1.19. Il parere è favorevole sugli emendamenti Raffaldini 1.18 e Giachetti 1.32, nonché sugli identici emendamenti Tocci 1.4 e Zanella 1.6 e sugli emendamenti Giachetti 1.34 e Gambini 1.3, mentre è contrario sugli articoli aggiuntivi Albonetti 1.02 e 1.05, Gibelli 1.06, Carbonella 1.03 e Pasetto 1.04.

La Commissione esprime altresì parere favorevole sull'emendamento 2.30 della Commissione e formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sull'emendamento Lusetti 2.10, sugli identici emendamenti Zanella 2.11 e Osvaldo Napoli 2.3 e sull'emendamento Ferro 2.9.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI (ore 12,14)

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole

sull'emendamento 2.32 della Commissione e parere contrario sugli emendamenti Ruggia 2.1 e 2.2. Il parere è inoltre favorevole sull'emendamento Osvaldo Napoli 2.4, mentre è contrario sugli emendamenti Susini 2.13, La Grua 2.8 e 2.14, Tidei 2.15 e Susini 2.19 e 2.20.

La Commissione esprime altresì parere favorevole sull'emendamento 2.31 della Commissione, parere contrario sull'emendamento Ruggia 2.7 e sull'articolo aggiuntivo Susini 2.01 e formula un invito al ritiro, altrimenti il parere è contrario, sull'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05, in quanto il principio in esso contenuto è già previsto nella legge n. 360 del 1993.

La Commissione esprime inoltre parere contrario sui seguenti emendamenti e articoli aggiuntivi: Adduce 2.02, Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03, Luciano Dussin 2.06, Susini 3.10, 3.11 e 3.12, Lion 3.13, Susini 3.16, 3.15, 3.14, 3.19 e 3.18, Raffaldini 3.17, Rognoni 3.22 e 3.21, Adduce 3.20, Lion 3.23, Raffaldini 3.26, Rognoni 3.25, Susini 3.24, Panattoni 3.28, Susini 3.27, Lion 3.29, Panattoni 3.30, Susini 3.31, Tidei 3.32 e 3.33, Susini 3.35.

PRESIDENTE. Se si limitasse ad indicare gli emendamenti sui quali esprime parere favorevole... (*Applausi*).

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. È una giusta riflessione!

PRESIDENTE. Non è una riforma istituzionale!

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 3.80 e 3.81 della Commissione e Pasetto 3.40, sugli identici emendamenti Osvaldo Napoli 4.2 e Pasetto 4.6, sull'emendamento 5.3 della Commissione e sull'articolo aggiuntivo Lusetti 6-*quinquies*.013, sugli identici articoli aggiuntivi Pasetto 6-*quinquies*.05 e 6-*quinquies*.015 della Commissione, sugli emendamenti 7.110 della Commissione e Giachetti 7.3.

Esprimo parere favorevole sull'emendamento Nicotra 7.11, a condizione che sia riformulato sostituendo le parole « al

comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: la mancanza, per il periodo di un anno » con le seguenti: « al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: per i titolari di patente con almeno venti punti, la mancanza, per il periodo di due anni ».

Esprimo parere favorevole sull'emendamento Osvaldo Napoli 7.6, a condizione che sia riformulato sostituendo le parole « a decorrere dal 1° gennaio 2004 » con le seguenti: « a decorrere dal 1° luglio 2004 ».

Esprimo altresì parere favorevole sull'emendamento Rognoni 7.97 e sull'articolo aggiuntivo 7.01 della Commissione.

Sulle restanti proposte emendative esprimo parere contrario, ad eccezione di quelle relative alla tabella dei punteggi allegata di cui al comma 10 dell'articolo 7, sulle quali il Comitato dei nove si riserva un approfondimento.

PRESIDENTE. Il Governo ?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Lion 01-bis.1.

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

MARCO LION. Signor Presidente, nel ringraziare il relatore e la Commissione per l'accoglimento di questo articolo aggiuntivo, vorrei spiegare all'Assemblea di cosa si tratta. Questo articolo aggiuntivo costituisce un'importante integrazione di ordine culturale al codice della strada ed introduce alcuni importanti concetti legati alla tutela dell'utenza debole: ciclisti, pedoni e quant'altri si muovano nella strada insieme alle automobili. In un'ottica di maggiore attenzione per la mobilità ciclistica, vengono definite alcune questioni.

In particolare, viene introdotto il concetto di itinerario ciclopedonale, che consentirebbe la realizzazione di percorsi per pedoni e ciclisti, senza dover realizzare costose piste ciclabili in sede propria. La

sicurezza degli utenti a piedi o in bicicletta verrebbe garantita attraverso interventi per la moderazione della velocità degli altri veicoli. Viene, poi, modificato il concetto di area pedonale, in modo da consentirne l'attraversamento anche da parte delle biciclette. In pratica, viene sostanzialmente rovesciato il criterio di valutazione: prima le biciclette potevano circolare nelle aree pedonali attraverso specifiche deroghe mentre, con questa modifica, non potranno non farlo che su esplicito divieto.

Poi, viene introdotto il concetto di parcheggio di scambio per favorire l'intermodalità. Infine, riteniamo importante l'introduzione del concetto di utenza debole della strada. In realtà, tale concetto è già presente nell'attuale codice della strada, all'articolo 208, comma 4, grazie ad una modifica proposta dai Verdi nella scorsa legislatura. Manca, però, nella parte destinata alle definizioni.

Con questo articolo aggiuntivo, dunque, si va incontro alle problematiche descritte e si tende, sicuramente, ad una maggiore tutela della cosiddetta utenza debole delle nostre strade.

PRESIDENTE. Avverto che è stata chiesta la votazione mediante procedimento elettronico.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Lion 01-bis.1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	410
<i>Votanti</i>	409
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	205
<i>Hanno votato sì</i>	408
<i>Hanno votato no</i> ..	1).

Prendo atto che gli onorevoli Volontè e Stradella non sono riusciti a votare.

Prendo atto altresì che l'onorevole Paolone non è riuscito a votare e che avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Tuccillo 01.3.

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, continuiamo a riproporre questo articolo aggiuntivo per la semplice ragione che, nella sua attuale formulazione, era presente nella prima versione del decreto-legge presentato dal Governo. Si tratta di un articolo aggiuntivo che ha la finalità di raccordare il provvedimento con le disposizioni del titolo V della Costituzione e con le novità in esso introdotte, valorizzando i poteri dei sindaci e dando loro la possibilità di svolgere un ruolo molto più incisivo nella riorganizzazione del sistema di traffico e di trasporto nelle aree urbane.

Ci sembra una proposta ovvia, quasi scontata. Francamente, continuiamo a non capire perché il Governo continui a rifiutarsi di prenderla in considerazione. Per questo motivo, la riproponiamo, confidando nella sua approvazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Tuccillo 01.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo, e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	390
<i>Votanti</i>	389
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	195
<i>Hanno votato sì</i>	184
<i>Hanno votato no</i> ..	205).

Chiedo ai presentatori degli identici emendamenti Osvaldo Napoli 01.1 e Pasetto 01.2 se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, ritiriamo il mio emendamento 01.2 che riguarda sostanzialmente l'attività dei parcheggiatori abusivi nelle grandi città, attività che viene svolta anche in zone che determinano ostacolo alla percorribilità dei mezzi pubblici e non soltanto di questi.

Poiché buona parte di questo emendamento, in sostanza, è stata accolta dal relatore, accediamo all'invito al ritiro.

PRESIDENTE. Prendo atto che anche l'onorevole Osvaldo Napoli accede all'invito al ritiro del suo emendamento 01.1.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 01.5 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	419
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i> ...	419).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Tuccillo 01.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo, e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	408
<i>Votanti</i>	405
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	203
<i>Hanno votato sì</i>	190
<i>Hanno votato no</i> ..	215).

Prendo atto che l'onorevole Garagnani non è riuscito a votare.

Chiedo ai presentatori dell'articolo aggiuntivo Vascon 01.01 se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

LUIGINO VASCON. Signor Presidente, ritiro il mio articolo aggiuntivo 01.01 in quanto il successivo a firma Zanettin, in pratica, riprende la *ratio* del mio, che peraltro era seguito da una mia proposta di legge.

Pertanto, chiedo di apporre la mia firma all'articolo aggiuntivo Zanettin 01.01-*bis*.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Zanettin 01.01-*bis*.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Zanettin 01.01-*bis*, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	424
<i>Votanti</i>	420
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	211
<i>Hanno votato sì</i>	419
<i>Hanno votato no</i>	1).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Albonetti 1.70.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, io sostengo questo emendamento in quanto viene incontro ad una serie di situazioni molto diffuse nel nostro paese, in particolare quelle che riguardano lo svolgimento di allenamenti sportivi organizzati in aree di uso pubblico sulle strade. In questo punto, si prevede la possibilità che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti disciplini questo svolgimento rilasciando anche autorizzazioni periodiche o permanenti a determinate persone. In

qualche modo è analogo alle cosiddette scorte tecniche che noi approvammo con norme precedenti, per quanto concerne le manifestazioni ciclistiche che avvengono nei nostri paesi per far sì di non utilizzare la polizia stradale o i vigili urbani, ma prevedendo che vi siano persone che possano fare la scorta tecnica con un particolare permesso.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Albonetti 1.70, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	422
<i>Maggioranza</i>	212
<i>Hanno votato sì</i>	197
<i>Hanno votato no</i> ..	225).

Avverto che l'emendamento Duca è stato ritirato 1.16.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Osvaldo Napoli 1.1 e Pasetto 1.20, non accettati dalla Commissione né dal Governo, e sui quali la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	428
<i>Votanti</i>	421
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	211
<i>Hanno votato sì</i>	197
<i>Hanno votato no</i> ..	224).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Buontempo 1.8, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).