

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

342.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 LUGLIO 2003

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **PUBLIO FIORI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**E DEL PRESIDENTE **PIER FERDINANDO CASINI**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	V-XX
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-131

	PAG.		PAG.
Missioni	1	(<i>Esame articolo unico - A.C. 4118</i>)	1
		Presidente	1
Sull'ordine dei lavori	1	Albonetti Gabriele (DS-U)	19
Presidente	1	Carbonella Giovanni (MARGH-U)	9
Cola Sergio (AN)	1	Duca Eugenio (DS-U)	22
		Mazzarello Graziano (DS-U)	8
Disegno di legge di conversione del decreto-		Panattoni Giorgio (DS-U)	4
legge n. 151 del 2003: Modifiche ed integra-		Raffaldini Franco (DS-U)	2
zioni al codice della strada (A.C. 4118) (Se-		Susini Marco (DS-U)	15
guito della discussione e approvazione)	1		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Padania: LNP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-UDEUR-Popolari per l'Europa: Misto-UDEUR-PpE.

	PAG.		PAG.
Tidei Pietro (DS-U)	17	<i>(La seduta, sospesa alle 15,05, è ripresa alle 15,35)</i>	57
Tocci Walter (DS-U)	12		
Preavviso di votazioni elettroniche	24	Ripresa discussione – A.C. 4118	57
Ripresa discussione – A.C. 4118	25	<i>(Ripresa esame articolo unico – A.C. 4118)</i> .	57
<i>(Ripresa esame articolo unico – A.C. 4118)</i> .	25	Presidente	57, 71
Presidente	25, 52	Albonetti Gabriele (DS-U)	60, 61, 90
Adduce Salvatore (DS-U)	50	Banti Egidio (MARGH-U)	64
Albonetti Gabriele (DS-U)	40, 49	Barbieri Emerenzio (UDC)	87
Ascierto Filippo (AN)	40	Buontempo Teodoro (AN)	70, 71
Barbieri Emerenzio (UDC)	52	Calzolaio Valerio (DS-U)	91
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	34	Cuccu Paolo (FI)	74
Conti Giulio (AN)	49	Duca Eugenio (DS-U)	63, 64, 76, 88
Di Luca Alberto (FI)	55	Dussin Luciano (LNP)	73, 85, 87
Di Gioia Lello (Misto-SDI)	27	Gasperoni Pietro (DS-U)	91
Duca Eugenio (DS-U)	39, 47, 52, 55, 56	Germanà Basilio (FI)	90
Dussin Luciano (LNP)	51, 53	Gianni Giuseppe (UDC)	84
Galli Dario (LNP)	41	Gibelli Andrea (LNP)	66, 72, 74, 75, 85
Garagnani Fabio (FI)	53	Lion Marco (Misto-Verdi-U)	57
Gibelli Andrea (LNP)	41	Malgieri Gennaro (AN)	92
La Grua Saverio (AN)	44	Mazzarello Graziano (DS-U)	91
Lion Marco (Misto-Verdi-U)	30, 35	Napoli Osvaldo (FI)	66, 67
Lupi Maurizio Enzo (FI)	54	Pasetto Giorgio (MARGH-U)	67, 78, 81, 84, 87, 93
Lusetti Renzo (MARGH-U)	42	Pezzella Antonio (AN), <i>Relatore</i>	63, 66, 71 73, 76, 84
Malgieri Gennaro (AN)	39	Raffaldini Franco (DS-U)	62, 64, 68, 69, 74, 89
Mazzarello Graziano (DS-U)	50	Realacci Ermete (MARGH-U)	68, 71
Napoli Angela (AN)	39	Romani Paolo (FI), <i>Presidente della IX Commissione</i>	85
Napoli Osvaldo (FI)	42	Ruggia Antonio (DS-U)	62
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	31, 33, 34, 36, 41, 47	Ruzzante Piero (DS-U)	92
Pezzella Antonio (AN), <i>Relatore</i> ...	28, 35, 36, 49	Susini Marco (DS-U)	61, 91
Raffaldini Franco (DS-U)	32, 33, 35, 37 38, 43, 45, 49, 54	Tassone Mario, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	61, 69, 72, 86, 87, 92
Realacci Ermete (MARGH-U)	38	Tocci Walter (DS-U)	81
Rognoni Carlo (DS-U)	48	Tuccillo Domenico (MARGH-U)	64, 65, 76
Romani Paolo (FI), <i>Presidente della IX Commissione</i>	48, 50, 55	<i>(Esame ordini del giorno – A.C. 4118)</i>	94
Rosso Roberto (FI)	54	Presidente	94
Ruggia Antonio (DS-U)	43, 46	Duca Eugenio (DS-U)	98
Susini Marco (DS-U)	48	Paroli Adriano (FI)	96
Tassone Mario, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	30, 40, 44, 53, 56	Tassone Mario, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	94, 95, 96, 97, 98
Tuccillo Domenico (MARGH-U)	31	<i>(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 4118)</i> ..	98
Vascon Luigino (LNP)	32	Presidente	98
Zanella Luana (Misto-Verdi-U)	25, 42	Di Gioia Lello (Misto-SDI)	99
<i>(La seduta, sospesa alle 13,50, è ripresa alle 15)</i>	56	Gianni Giuseppe (UDC)	98
Missioni (Alla ripresa pomeridiana)	56	Gibelli Andrea (LNP)	101
Sull'ordine dei lavori	56	Meroi Marcello (AN)	98
Presidente	56	Pezzella Antonio (AN), <i>Relatore</i>	101
		Raffaldini Franco (DS-U)	99

	PAG.		PAG.
Tuccillo Domenico (MARGH-U)	100	(Recente protocollo tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e regione Veneto riguardante il master plan per la riqualificazione ambientale di Porto Marghera - n. 2-00840)	112
Zanella Luana (Misto-Verdi-U)	99	Cursi Cesare, Sottosegretario per la salute .	114
(Coordinamento - A.C. 4118)	101	Zanella Luana (Misto-Verdi-U)	112, 115
Presidente	101	(Documentazione riguardante le trattative intercorse tra l'Iraq e il Niger per l'acquisto di uranio - n. 2-00854)	115
Pezzella Antonio (AN), Relatore	101	Berselli Filippo, Sottosegretario per la difesa	116
(Votazione finale e approvazione - A.C. 4118) .	101	Minniti Marco (DS-U)	116, 117
Presidente	101	Su un lutto del deputato Alessandro De Franciscis	120
(La seduta, sospesa alle 17,50, è ripresa alle 18,05)	102	Presidente	120
Interpellanze urgenti (Svolgimento)	102	Proposta di legge (Approvazione in Commissione)	121
(Rinvio interpellanze Turco n. 2-00826 e Sasso n. 2-00845)	102	Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2004-2007 (Annunzio della presentazione e assegnazione alla V Commissione)	121
Presidente	102	Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea (luglio 2003)	121
(Inserimento nell'elenco delle priorità europee della realizzazione del corridoio adriatico (Corridoio n. 8) - n. 2-00850)	102	Ordine del giorno della prossima seduta ...	124
Carbonella Giovanni (MARGH-U)	102, 104	Dichiarazioni di voto finale dei deputati Giuseppe Gianni, Marcello Meroi e Luciano Mario Sardelli (A.C. 4118)	124
Viceconte Guido, Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti	103	<i>ERRATA CORRIGE</i>	128
(Rinvio interpellanza Volontè n. 2-00811) ...	105	Organizzazione dei tempi di esame degli argomenti inseriti in calendario	129
Presidente	105	Votazioni elettroniche (Schema) . <i>Votazioni I-LXXXVI</i>	
(Iniziativa per prevedere l'esenzione da qualsiasi onere economico per la revisione straordinaria del porto d'armi - n. 2-00821)	105		
Cursi Cesare, Sottosegretario per la salute .	106		
Rossi Guido Giuseppe (LNP)	105, 108		
(Utilizzo degli animali a fini sperimentali - n. 2-00710)	109		
Cursi Cesare, Sottosegretario per la salute .	110		
Zanella Luana (Misto-Verdi-U)	109, 112		

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

La seduta comincia alle 9,30.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono settantatré.

Sull'ordine dei lavori.

SERGIO COLA chiede una integrazione al testo dell'intervento da lui pronunziato per dichiarazione di voto sugli atti di indirizzo concernenti la situazione dell'ordine pubblico a Napoli e nelle aree limitrofe, pubblicato nel resoconto della seduta di ieri.

PRESIDENTE ne prende atto.

Seguito della discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003: Modifiche ed integrazioni al codice della strada (4118).

PRESIDENTE passa all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione e delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge, avvertendo che le Commissioni I e V hanno espresso i prescritti pareri.

FRANCO RAFFALDINI, espressa soddisfazione per la sensibile riduzione del

tasso di incidentalità che si è registrata negli ultimi fine settimana, rileva che gli aspetti innovativi contenuti nel provvedimento d'urgenza erano già previsti dalla legge delega di riforma del codice della strada, approvata nella scorsa legislatura e tardivamente attuata dal Governo; manifestata inoltre netta contrarietà all'intendimento del ministro Lunardi di innalzare, in taluni casi, i limiti di velocità sulle autostrade, invita l'Esecutivo a promuovere ulteriori misure, di carattere permanente, finalizzate ad elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale: al riguardo, sottolinea il carattere costruttivo delle proposte emendative presentate, migliorative del testo del decreto-legge in esame.

GIORGIO PANATTONI, nel giudicare inadeguato il ricorso allo strumento della decretazione d'urgenza per modificare il codice della strada, lamenta l'assenza nel testo in esame di misure volte a prevedere l'adeguamento della rete infrastrutturale del Paese, della segnaletica, nonché dei dispositivi di sicurezza degli autoveicoli; rilevato altresì che le disposizioni recate dal provvedimento d'urgenza in discussione delineano esclusivamente un sistema sanzionatorio, auspica che si possa pervenire ad una normativa non punitiva, volta a regolamentare in modo organico, equilibrato e rigoroso i comportamenti degli utenti della strada.

GRAZIANO MAZZARELLO, manifestata soddisfazione del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo per l'introduzione, seppure tardiva, della patente a punti, ritiene che tale misura debba essere inserita nel quadro di una riforma organica del codice della strada, improntata al

rigoroso rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza nella circolazione stradale, evitando tuttavia l'introduzione di disposizioni inutilmente vessatorie: auspica pertanto l'accoglimento delle proposte emendative presentate con spirito costruttivo dalla sua parte politica finalizzate a delineare un più equilibrato sistema sanzionatorio e, nel contempo, a promuovere ulteriori interventi volti ad elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale.

GIOVANNI CARBONELLA ribadisce l'intendimento del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo di pervenire ad una organica riforma del codice della strada, che consenta di elevare gli *standard* di sicurezza, anche attraverso l'individuazione di misure volte a responsabilizzare gli automobilisti, e non solo a sanzionarne i comportamenti scorretti, nonché a dotare gli autoveicoli di adeguati dispositivi di sicurezza ed a modernizzare la rete infrastrutturale del Paese; auspica infine il recepimento di proposte emendative migliorative del testo del decreto-legge.

WALTER TOCCI, ricordato l'alto tasso di incidentalità che si registra sulla rete stradale italiana, che postula la necessità di adottare misure rigorose, giudica frettoloso, parziale e tardivo il provvedimento d'urgenza in esame, che peraltro non reca disposizioni volte a disciplinare la mobilità urbana. Osserva altresì che le proposte emendative presentate da deputati dell'opposizione sono volte, tra l'altro, a recepire le scelte innovative effettuate in materia di politica della mobilità dalle principali amministrazioni locali, basate fundamentalmente sulla responsabilizzazione dei cittadini.

MARCO SUSINI, ricordati preliminarmente gli aspetti innovativi della legge delega di riforma del codice della strada, approvata nella scorsa legislatura e tardivamente attuata dal Governo, esprime soddisfazione per la sensibile riduzione del numero di incidenti stradali registratasi successivamente all'adozione del decreto-legge in esame.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

MARCO SUSINI, manifestata inoltre netta contrarietà all'ipotesi, prospettata dal ministro Lunardi, di innalzare, in taluni casi, i limiti di velocità sulle autostrade, sottolinea il carattere costruttivo e propositivo dell'atteggiamento assunto dall'opposizione relativamente al provvedimento d'urgenza in discussione.

PIETRO TIDEI, espressa soddisfazione per la significativa riduzione del tasso di incidentalità registratasi nelle ultime settimane, rileva che con il provvedimento d'urgenza in esame viene data attuazione — anche se con sensibile ritardo — alla legge delega di riforma del codice della strada, approvata nella scorsa legislatura; giudicata altresì diseducativa la proposta del ministro Lunardi di innalzare i limiti di velocità previsti su talune autostrade, rileva che le proposte emendative presentate dall'opposizione, alcune delle quali già recepite dalla IX Commissione, sono volte, tra l'altro, ad eliminare gli elementi di confusione ed incertezza che contraddistinguono le norme recate dal testo originario del decreto-legge.

GABRIELE ALBONETTI, manifestata condivisione per talune misure recate dal decreto-legge in discussione, ritiene tuttavia che il Governo avrebbe più opportunamente e tempestivamente dovuto esercitare la delega conferita dalla legge approvata nella scorsa legislatura, adottando un provvedimento di carattere più organico e coerente; rilevato, infatti, che il decreto-legge reca ancora — nonostante le opportune modificazioni introdotte dalla IX Commissione — norme contraddittorie, incongrue e di difficile ed incerta applicazione, auspica l'ulteriore accoglimento di proposte emendative migliorative del testo: in particolare, manifesta netta contrarietà alla prospettata ipotesi di elevare, in taluni casi, i limiti di velocità attualmente vigenti.

EUGENIO DUCA sottolinea le contraddizioni e le incongruenze ancora presenti

nel provvedimento d'urgenza in esame, nonostante le opportune modifiche introdotte dalla IX Commissione; invita inoltre il Governo e la maggioranza ad accogliere le proposte emendative presentate dalla sua parte politica, ritenendo particolarmente gravi le norme recanti l'elevazione dei limiti di velocità in autostrada. Manifesta infine disponibilità ad un confronto costruttivo per migliorare il testo del decreto-legge, con l'obiettivo prioritario di garantire maggiore sicurezza nella circolazione stradale.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per eventuali votazioni elettroniche.

Si riprende la discussione.

LUANA ZANELLA, rilevato il carattere confuso e contraddittorio delle misure adottate dal Governo in tema di riforma del codice della strada, sottolinea la rilevanza delle proposte emendative presentate dalla sua parte politica, in particolare quelle finalizzate a tutelare la cosiddetta utenza debole, segnatamente i ciclisti, che meritano particolare attenzione.

LELLO DI GIOIA, lamentata la mancata attuazione della legge delega di riforma del codice della strada, approvata nella scorsa legislatura, ritiene che il problema della sicurezza stradale debba essere affrontato nell'ambito di una disciplina organica che promuova, tra l'altro, l'opera di ammodernamento della rete stradale del Paese. Rilevati inoltre taluni aspetti critici e contraddittori del provvedimento d'urgenza, assicura che i deputati della componente politica Socialisti democratici italiani del gruppo Misto assumeranno un atteggiamento costruttivo al fine di definire una normativa che consenta di elevare gli *standard* di sicurezza nella circolazione stradale.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, raccomanda l'approvazione degli emendamenti 01.5, 1.35, 2.30, 2.32, 2.31, 3.80, 3.81 e 5.3, dell'articolo aggiuntivo 6-*quinquies*.015 (identico all'articolo aggiuntivo Pasetto 6-*quinquies*.05), dell'emendamento 7.110 e dell'articolo aggiuntivo 7.01 della Commissione; esprime parere favorevole sugli articoli aggiuntivi Lion 01-*bis*.1 e Zanettin 01.01-*bis*, sugli emendamenti Buontempo 1.8, Pasetto 1.30, Gibelli 1.10, Di Gioia 1.2, Raffaldini 1.18 e Giachetti 1.32, sugli identici Tocci 1.4 e Zanella 1.6, sugli emendamenti Giachetti 1.34, Gambini 1.3, Osvaldo Napoli 2.4 e Pasetto 3.40, sugli identici Osvaldo Napoli 4.2 e Pasetto 4.6, sull'articolo aggiuntivo Lusetti 6-*quinquies*.013 e sugli emendamenti Giachetti 7.3 e Rognoni 7.97; esprime altresì parere favorevole, purché riformulati, sugli emendamenti Nicotra 1.5 e 7.11 e Osvaldo Napoli 7.6.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PIER FERDINANDO CASINI

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, invita inoltre al ritiro degli identici emendamenti Osvaldo Napoli 01.1 e Pasetto 01.2, dell'articolo aggiuntivo Vascon 01.01, dell'emendamento Lusetti 2.10 e dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05; invita altresì al ritiro degli identici emendamenti Zanella 2.11 e Osvaldo Napoli 2.3 e dell'emendamento Ferro 2.9, sui quali esprime altrimenti parere contrario; esprime infine parere contrario sulle restanti proposte emendative, ad eccezione di talune, per le quali ritiene opportuna un'ulteriore riflessione in Comitato dei nove.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, concorda.

MARCO LION illustra le finalità del suo articolo aggiuntivo 01-*bis*.1, esprimendo soddisfazione per il parere favorevole espresso dal relatore e dal rappresentante del Governo.

PRESIDENTE avverte che è stata chiesta la votazione nominale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo Lion 01-bis.1.

DOMENICO TUCCILLO illustra le finalità del suo emendamento 01.3.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Tuccillo 01.3.

PRESIDENTE prende atto che gli identici emendamenti Osvaldo Napoli 01.1 e Pasetto 01.2 sono stati ritirati dai rispettivi presentatori.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, approva l'emendamento 01.5 della Commissione e respinge l'emendamento Tuccillo 01.4.

LUIGINO VASCON ritira il suo articolo aggiuntivo 01.01 e dichiara di voler sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Zanettin 01.01-bis.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'articolo aggiuntivo Zanettin 01.01-bis.

FRANCO RAFFALDINI dichiara di condividere le finalità sottese all'emendamento Albonetti 1.70.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Albonetti 1.70 e gli identici Osvaldo Napoli 1.1 e Pasetto 1.20; approva quindi l'emendamento Buontempo 1.8 e respinge l'emendamento Duca 1.12.

GIORGIO PASETTO illustra le ragioni che lo hanno indotto a proporre la soppressione del comma 2 dell'articolo 1 del provvedimento d'urgenza.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge gli identici emendamenti Susini 1.13 e Pasetto 1.21.

FRANCO RAFFALDINI sottolinea l'opportunità di attuare interventi di adeguamento delle strade destinate alla cosiddetta viabilità ordinaria.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Tidei 1.14 e Susini 1.15.

GIORGIO PASETTO illustra le finalità del suo emendamento 1.30.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento Pasetto 1.30.

MARCO BOATO, anche a nome dei deputati Zanella e Lion, dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Gibelli 1.10, sul quale esprimerà voto favorevole.

FRANCO RAFFALDINI dichiara di non condividere le finalità dell'emendamento Gibelli 1.10.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, approva l'emendamento Gibelli 1.10 e respinge l'emendamento Buontempo 1.31.

MARCO LION illustra le finalità del suo emendamento 1.7.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, nel confermare il parere contrario già espresso, fa rilevare che, ove l'emendamento Lion 1.7 fosse approvato, si dovrebbe provvedere all'omologazione dei velocipedi.

PRESIDENTE prende atto che i presentatori accettano la riformulazione dell'emendamento Nicotra 1.5 proposta dal relatore.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Lion 1.7 ed approva gli emendamenti 1.35 della Commissione e Nicotra 1.5, nel testo riformulato.

GIORGIO PASETTO illustra le finalità del suo emendamento 1.22.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, invita i presentatori dell'emendamento Pasetto 1.22 a ritirarlo ed a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE prende atto che i presentatori insistono per la votazione dell'emendamento Pasetto 1.22.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Pasetto 1.22 ed approva l'emendamento Di Gioia 1.2.

FRANCO RAFFALDINI sottolinea l'opportunità di prevedere disposizioni volte a dotare i veicoli di dispositivi di sicurezza.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Duca 1.17; approva quindi gli emendamenti Raffaldini 1.18 e Giachetti 1.32, gli identici Tocchi 1.4 e Zanella 1.6, nonché gli emendamenti Giachetti 1.34 e Gambini 1.3.

FRANCO RAFFALDINI ritiene condivisibili le finalità dell'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02.

ERMETE REALACCI dichiara di voler sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02, che ritiene possa più opportunamente essere ritirato al fine di trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

EUGENIO DUCA invita il relatore ed il rappresentante del Governo a riconsiderare il parere espresso sull'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02, dichiarando di condiderne le finalità.

FILIPPO ASCIERTO, nel paventare le conseguenze che potrebbero derivare dall'eventuale attuazione delle disposizioni recate dall'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02 per le forze dell'ordine, già gravate da molteplici compiti, riterrebbe opportuno il ritiro della proposta emendativa in esame, al fine di trasferirne il contenuto in un ordine del giorno.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, invita al ritiro dell'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02, preannunciando la disponibilità del Governo ad accettare un eventuale ordine del giorno di analogo contenuto.

GABRIELE ALBONETTI ritira il suo articolo aggiuntivo 1.02.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli articoli aggiuntivi Albonetti 1.05 e Gibelli 1.06.

DARIO GALLI, parlando sull'ordine dei lavori, lamenta l'atteggiamento della Presidenza riguardo alla richiesta di intervenire tempestivamente segnalata dal deputato Gibelli prima della votazione testé effettuata.

ANDREA GIBELLI preannuncia la presentazione di un ordine del giorno verente sulla materia oggetto del suo articolo aggiuntivo 1.06, testé respinto dall'Assemblea.

GIORGIO PASETTO richiama le finalità dell'articolo aggiuntivo Carbonella 1.03, di cui è cofirmatario.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli articoli aggiuntivi Carbonella 1.03 e Pasetto 1.04; approva quindi gli emendamenti 2.30 e 2.32 della Commissione.

PRESIDENTE avverte che l'emendamento Lusetti 2.10, gli identici Zanella 2.11 e Osvaldo Napoli 2.3 e l'emendamento Ferro 2.9 sono stati ritirati dai rispettivi presentatori.

ANTONIO RUGGHIA illustra le finalità del suo emendamento 2.1.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Rughgia 2.1 e 2.2.

FRANCO RAFFALDINI chiede al rappresentante del Governo chiarimenti in

ordine alla normativa di cui al comma 1 dell'articolo 2 del testo in esame, come risulterebbe modificato a seguito dell'eventuale approvazione dell'emendamento Osvaldo Napoli 2.4.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, ritiene non vi sia alcuna contraddizione nella normativa in esame, sulla quale comunque l'Assemblea è chiamata a pronunciarsi.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, approva l'emendamento Osvaldo Napoli 2.4 e respinge l'emendamento Susini 2.13.

SAVERIO LA GRUA illustra il suo emendamento 2.8 e ne raccomanda l'approvazione.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti La Grua 2.8 e 2.14 e Tidei 2.15.

FRANCO RAFFALDINI sottolinea l'opportunità di sopprimere il comma 5 dell'articolo 2 del provvedimento d'urgenza in esame.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Susini 2.19 e 2.20 ed approva l'emendamento 2.31 della Commissione.

ANTONIO RUGGHIA illustra le finalità sottese al suo emendamento 2.7 e ne raccomanda l'approvazione.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Ruggia 2.7 e l'articolo aggiuntivo Susini 2.01.

GIORGIO PASETTO illustra le finalità del suo articolo aggiuntivo 2.05.

EUGENIO DUCA, nel condividere le finalità sottese all'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05, volto ad evitare l'innalzamento dei limiti di velocità attualmente previsti nelle autostrade, sottolinea l'opportunità

di sospendere brevemente la seduta per consentire il raggiungimento di un'intesa sul merito della questione.

CARLO ROGNONI ritiene che l'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05 sia ispirato a buon senso.

MARCO SUSINI osserva che l'ipotesi — che giudica irresponsabile — di elevare i limiti di velocità attualmente previsti contrasta con la *ratio* del provvedimento d'urgenza in esame.

FRANCO RAFFALDINI, giudica inaccettabile la prevista elevazione del limite di velocità in autostrada.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, rileva che il limite di velocità di 150 chilometri orari assume un valore meramente virtuale, essendo, tra l'altro, subordinato all'apposizione, da parte delle società autostradali, di adeguata segnaletica.

GABRIELE ALBONETTI, anche alla luce di quanto testé affermato dal relatore, giudica inutile e contraddittoria la norma in esame.

GIULIO CONTI richiama le ragioni per le quali manifesta un orientamento favorevole alla previsione del limite di velocità di 150 chilometri orari in talune autostrade.

GRAZIANO MAZZARELLO dichiara di non comprendere le motivazioni a sostegno dell'elevazione del limite di velocità in autostrada a 150 chilometri orari.

SALVATORE ADDUCE ritiene che il previsto innalzamento del limite di velocità si ponga in contrasto con la finalità di garantire maggiore sicurezza nella circolazione stradale.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*, propone di accantonare l'esame dell'articolo aggiuntivo Pasetto

2.05, la cui portata normativa potrà più opportunamente essere valutata quando il ministro Lunardi giungerà in aula.

Dopo un intervento del deputato LUCIANO DUSSIN, la Camera, con votazione elettronica senza registrazione di nomi, approva la proposta di accantonamento formulata dal presidente della IX Commissione.

PRESIDENTE avverte che, per analogia di materia, deve intendersi accantonato anche l'esame dell'articolo aggiuntivo Adduce 2.02.

EUGENIO DUCA, parlando sull'ordine dei lavori, invita la Presidenza a fornire chiarimenti sul prosieguo del dibattito.

PRESIDENTE precisa che, ove l'esame del provvedimento d'urgenza non si concludesse nella seduta odierna, la Conferenza dei presidenti di gruppo assumerebbe le conseguenti determinazioni.

EMERENZIO BARBIERI richiama le finalità dei suoi articoli aggiuntivi 2.04 e 2.03, giudicando incomprensibili le ragioni della contrarietà espressa dal relatore e dal rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, propone di accantonare l'esame degli articoli aggiuntivi Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03.

PRESIDENTE avverte che, non essendovi obiezioni, l'esame degli articoli aggiuntivi Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03 deve intendersi accantonato.

LUCIANO DUSSIN illustra le finalità del suo articolo aggiuntivo 2.06, del quale sottolinea la ragionevolezza.

FABIO GARAGNANI dichiara di condividere le finalità sottese all'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 e ne auspica l'approvazione.

FRANCO RAFFALDINI ritiene non condivisibili le finalità dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06.

ROBERTO ROSSO giudica ragionevole l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIO CLEMENTE MASTELLA

MAURIZIO ENZO LUPI dichiara di condividere le finalità dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*, propone di accantonare anche l'esame dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06.

ALBERTO DI LUCA invita a valutare l'opportunità di prevedere sanzioni nei confronti degli amministratori locali che impongano limiti di velocità talmente bassi da risultare in qualche modo vessatori.

PRESIDENTE avverte che, non essendovi obiezioni, l'esame dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 deve intendersi accantonato.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Susini 3.10.

EUGENIO DUCA invita il Governo a riflettere sull'opportunità di arrotondare l'importo delle sanzioni pecuniarie previste dal codice della strada; manifesta quindi disponibilità a ritirare tutti gli emendamenti presentati, in materia, da deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, invita il deputato Duca a presentare un ordine del giorno nel quale trasfondere il contenuto degli emendamenti aventi ad oggetto il tema evocato.

EUGENIO DUCA ritira gli emendamenti presentati dal suo gruppo finalizzati ad arrotondare l'importo delle sanzioni pecuniarie.

PRESIDENTE sospende la seduta fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 13,50, è ripresa alle 15.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione alla ripresa pomeridiana della seduta sono sessantotto.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE, per consentire al Comitato dei nove della IX Commissione, attualmente riunito, un ulteriore approfondimento in ordine alle proposte emendative riferite agli articoli del provvedimento d'urgenza di cui al disegno di legge di conversione n. 4118, sospende la seduta fino alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 15,05, è ripresa alle 15,35.

Si riprende la discussione.

MARCO LION raccomanda l'approvazione del suo emendamento 3.13, di cui illustra le finalità.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Lion 3.13, 3.23 e 3.29, Cuccu 3.1 e 3.2, Pasetto 3.37, Tuccillo 3.38, Lion 3.39, Cuccu 3.3, 3.5 e 3.6 e Lion 3.69, 3.70 e 3.71; approva quindi gli emendamenti 3.80 e 3.81 della Commissione e Pasetto 3.40.

GABRIELE ALBONETTI manifesta disponibilità a ritirare i suoi emendamenti

3.43 e 3.44 ove il Governo confermi quanto dichiarato sul tema in Commissione.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, conferma l'intendimento manifestato dal Governo in Commissione.

PRESIDENTE prende atto che gli emendamenti Albonetti 3.43 e 3.44 sono stati ritirati dal presentatore.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Susini 3.47, nonché gli identici Raffaldini 3.8 e Mazzarello 3.72.

FRANCO RAFFALDINI dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Albonetti 3.61.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Albonetti 3.61 e Raffaldini 3.74.

ANTONIO RUGGHIA illustra le finalità del suo emendamento 3.7.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Ruggia 3.7, gli identici Raffaldini 3.9 e Mazzarello 3.73, nonché l'emendamento Raffaldini 3.66.

EUGENIO DUCA dichiara di condividere le finalità dell'emendamento Mazzarello 3.68.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, richiama le ragioni che lo hanno indotto ad esprimere parere contrario sull'emendamento Mazzarello 3.68.

EGIDIO BANTI dichiara di voler sottoscrivere l'emendamento Mazzarello 3.68.

FRANCO RAFFALDINI ricorda che per taluni veicoli l'uso del cronotachigrafo è obbligatorio anche all'interno delle aree portuali.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Mazzarello 3.68 e Lion 3.75.

DOMENICO TUCCILLO illustra le finalità del suo emendamento 4.3, identico all'emendamento Zanella 4.4, ed invita l'Assemblea ad esprimere voto favorevole.

EUGENIO DUCA sottolinea la ragionevolezza degli identici emendamenti Tuccillo 4.3 e Zanella 4.4, dei quali auspica l'approvazione.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli identici emendamenti Tuccillo 4.3 e Zanella 4.4, nonché l'emendamento Cuccu 4.1; approva quindi gli identici Osvaldo Napoli 4.2 e Pasetto 4.6 e l'emendamento 5.3 della Commissione.

DOMENICO TUCCILLO illustra le finalità del suo emendamento 5.2 ed invita il relatore a fornire taluni chiarimenti in materia.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, invita al ritiro degli emendamenti Tuccillo 5.2 ed Osvaldo Napoli 5.1 e 6.1.

PRESIDENTE prende atto che gli emendamenti Tuccillo 5.2 e Osvaldo Napoli 5.1, 6.1, 6-bis.1 e 6-ter.1 e l'articolo aggiuntivo Osvaldo Napoli 6-quinquies.010 sono stati ritirati dai rispettivi presentatori.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli identici articoli aggiuntivi Tuccillo 6-quinquies.011 e Zanella 6-quinquies.012.

ANDREA GIBELLI dichiara voto favorevole sull'articolo aggiuntivo Lusetti 6-quinquies.013.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, approva l'articolo aggiuntivo Lusetti 6-quinquies.013 e respinge l'articolo aggiuntivo Realacci 6-quinquies.02.

GIORGIO PASETTO richiama le finalità dell'articolo aggiuntivo Realacci 6-quinquies.03, di cui è cofirmatario.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli articoli aggiuntivi Realacci 6-quinquies.03 e Lusetti 6-quinquies.04 ed approva gli identici articoli aggiuntivi Pasetto 6-quinquies.05 e 6-quinquies-015 della Commissione.

FRANCO RAFFALDINI richiama le finalità sottese all'articolo aggiuntivo Tidei 6-quinquies.07.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'articolo aggiuntivo Tidei 6-quinquies.07.

ERMETE REALACCI illustra le finalità del suo articolo aggiuntivo 6-quinquies.01-bis, evidenziando la necessità di intensificare i controlli stradali.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, pur rilevando l'importanza e la serietà della questione evocata, che sarà più opportunamente affrontata dal Governo in altra sede, ribadisce il parere contrario sull'articolo aggiuntivo Realacci 6-quinquies.01-bis.

FRANCO RAFFALDINI dichiara di non comprendere le ragioni per le quali non si possa approvare l'articolo aggiuntivo Realacci 6-quinquies.01-bis, a fronte dell'impegno assunto dal Governo di stanziare adeguate risorse finanziarie per intensificare i controlli stradali.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'articolo aggiuntivo Realacci 6-quinquies.01-bis.

TEODORO BUONTEMPO giudica incomprensibili le ragioni per le quali la Commissione ed il Governo hanno espresso parere contrario sul suo articolo aggiuntivo 6-quinquies.06, del quale illustra il contenuto.

ERMETE REALACCI dichiara di voler sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Buontempo 6-*quinquies*.06.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, modificando il precedente avviso, invita i presentatori a ritirare l'articolo aggiuntivo Buontempo 6-*quinquies*.06, il cui contenuto potrà essere trasfuso in un ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI

TEODORO BUONTEMPO chiede che il Governo assuma un impegno più stringente sulla materia.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, nel rilevare l'importanza del tema evocato nell'articolo aggiuntivo Buontempo 6-*quinquies*.06, ritiene tuttavia che esso potrà più opportunamente essere affrontato in occasione dell'esame del provvedimento d'urgenza volto a contrastare le cosiddette stragi del sabato sera.

TEODORO BUONTEMPO insiste per la votazione del suo articolo aggiuntivo 6-*quinquies*.06.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'articolo aggiuntivo Buontempo 6-quinquies.06.

ANDREA GIBELLI illustra le finalità del suo emendamento 7.66, identico all'emendamento Raffaldini 7.65, chiedendo al rappresentante del Governo di chiarire le ragioni del parere contrario.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, assicura che il Governo presta la dovuta attenzione al tema evocato dal deputato Gibelli.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge gli identici emendamenti Raffaldini 7.65 e Gibelli 7.66.

LUCIANO DUSSIN richiama le finalità dell'emendamento Gibelli 7.68, di cui è cofirmatario.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, conferma l'orientamento già espresso sull'emendamento Gibelli 7.68.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Gibelli 7.68.

FRANCO RAFFALDINI manifesta netta contrarietà all'emendamento Gibelli 7.69.

PRESIDENTE prende atto che l'emendamento Gibelli 7.69 è stato ritirato dai presentatori.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Cuccu 7.1.

PAOLO CUCCU osserva che il suo emendamento 7.2 è volto a favorire gli autotrasportatori che operano in Sardegna, in considerazione delle precarie condizioni della relativa rete stradale.

La Camera, con votazione nominale elettronica, respinge l'emendamento Cuccu 7.2.

ANDREA GIBELLI ritira il suo emendamento 7.70.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Giulio Conti 7.105 e 7.106 e Lion 7.71.

EUGENIO DUCA, nel dichiarare voto favorevole sull'emendamento 7.110 della Commissione, del quale chiarisce la presumibile interpretazione, annunzia, a nome dei presentatori, il ritiro degli emendamenti Albonetti 7.72 e Rognoni 7.73.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, conferma l'interpretazione delle norme recate dall'emendamento 7.110 della Commissione testé fornita data dal deputato Duca, anche alla luce del disposto dell'emenda-

mento Nicotra 7.11, nel testo riformulato, sui cui la Commissione ed il Governo hanno espresso parere favorevole.

La Camera, con votazione nominale elettronica, approva l'emendamento 7.110 della Commissione.

DOMENICO TUCCILLO osserva che il suo emendamento 7.76 è volto a consentire l'applicazione della prevista sanzione dopo la conclusione del procedimento giurisdizionale di primo grado.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Tuccillo 7.76 e Raffaldini 7.74; approva l'emendamento Giachetti 7.3 e respinge gli emendamenti Lion 7.77 e Giulio Conti 7.79 e 7.80.

GIORGIO PASETTO illustra le finalità dell'emendamento Giachetti 7.82, di cui è cofirmatario.

PRESIDENTE prende atto che i rispettivi presentatori accettano la riformulazione proposta dal relatore degli emendamenti Nicotra 7.11 ed Osvaldo Napoli 7.6.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Giachetti 7.82, Carbonella 7.81, Giulio Conti 7.78 e 7.84, Lion 7.85 e Rognoni 7.86; approva gli emendamenti Nicotra 7.11, nel testo riformulato, e Osvaldo Napoli 7.6, nel testo riformulato; respinge gli emendamenti Osvaldo Napoli 7.7, Raffaldini 7.87 e 7.88 e Mazzarello 7.90; approva infine l'emendamento Rognoni 7.97.

GIORGIO PASETTO illustra le finalità dell'emendamento Giachetti 7.98, di cui è cofirmatario.

WALTER TOCCI manifesta condivisione per le finalità sottese all'emendamento Giachetti 7.98.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Giachetti 7.98 e Pasetto 7.99.

PRESIDENTE avverte che sono stati presentati l'ulteriore emendamento 7.150 della Commissione ed il subemendamento Lion 0.7.150.1.

Prende atto che il rappresentante del Governo accetta l'emendamento 7.150 della Commissione.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge l'emendamento Lion 7.20 ed il subemendamento Lion 0.7.150.1; approva l'emendamento 7.150 della Commissione; respinge gli identici Cuccu 7.56 e Tuccillo 7.122, nonché gli emendamenti Lion 7.58, Cuccu 7.59, Luciano Dussin 7.57 e Cuccu 7.60 e 7.61.

GIORGIO PASETTO richiama le finalità del suo emendamento 7.104.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, fornisce rassicurazioni in merito alla questione sottesa all'emendamento Pasetto 7.104.

GIORGIO PASETTO lo ritira.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli emendamenti Gibelli 7.100 e Ferro 7.10 ed approva l'articolo aggiuntivo 7.01 della Commissione.

PRESIDENTE riprende l'esame degli articoli aggiuntivi accantonati nella parte antimeridiana della seduta.

GIUSEPPE GIANNI manifesta disponibilità a ritirare gli articoli aggiuntivi Emenenzio Barbieri 2.04 e 2.03, di cui è cofirmatario, ove il Governo preannunzi l'intendimento di affrontare la questione evocata in occasione dell'esame del provvedimento volto a contrastare le cosiddette stragi del sabato sera.

LUCIANO DUSSIN richiama le finalità del suo articolo aggiuntivo 2.06.

PRESIDENTE avverte che l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 deve intendersi precluso, nella parte finale, a seguito di una precedente votazione.

ANDREA GIBELLI, parlando sull'ordine dei lavori, rileva che l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06, avrebbe dovuto essere posto in votazione prima dell'emendamento 7.150 della Commissione.

PRESIDENTE, alla luce delle modifiche effettuate, precisa che la seconda parte dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 non deve intendersi preclusa.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, invita i presentatori degli articoli aggiuntivi Emergenzio Barbieri 2.04 e 2.03 a ritirarli, assicurando che è intendimento del Governo affrontare la materia in essi trattata in altro provvedimento. Rivolge altresì analogo invito ai presentatori degli articoli aggiuntivi Pasetto 2.05 e Luciano Dussin 2.06.

EMERENZIO BARBIERI ritira i suoi articoli aggiuntivi 2.04 e 2.03.

GIORGIO PASETTO, preso atto con rammarico della decisione del Governo di non recedere dall'intendimento di elevare, in taluni casi, il limite di velocità sulle autostrade, con deleterie conseguenze per la sicurezza degli automobilisti, lamenta l'assenza del ministro Lunardi.

EUGENIO DUCA, manifestato apprezzamento per il proficuo lavoro svolto, in particolare, dal relatore, dal viceministro Tassone e da tutti i componenti la IX Commissione, riterrebbe opportuno, anche al fine di rendere più rigorosa la normativa in esame, ridurre i limiti massimi di velocità previsti dal provvedimento d'urgenza.

FRANCO RAFFALDINI, stigmatizzata l'assenza del ministro Lunardi sia in Commissione sia in aula mentre si discute di un rilevante provvedimento d'urgenza vertente su materia di competenza del suo Dicastero, invita il Governo ad assumere l'impegno di rivedere la questione dell'elevazione del limite di velocità in autostrada

nell'ambito del provvedimento concernente le cosiddette stragi del sabato sera.

GABRIELE ALBONETTI si associa alla richiesta di maggiori rassicurazioni rivolta al Governo dal deputato Raffaldini.

BASILIO GERMANÀ dichiara di non condividere le motivazioni addotte da coloro che manifestano contrarietà alla previsione di innalzare a 150 chilometri orari il limite di velocità in alcune tratte autostradali.

GRAZIANO MAZZARELLO lamenta la pervicacia con la quale il ministro delle infrastrutture e dei trasporti sostiene l'innalzamento del limite massimo di velocità a 150 chilometri orari.

MARCO SUSINI auspica che il Governo non perseveri nella scelta di elevare il limite massimo di velocità in autostrada.

PIETRO GASPERONI osserva che l'innalzamento del limite massimo di velocità in autostrada appare in palese contraddizione con l'impostazione di fondo del provvedimento d'urgenza in esame.

VALERIO CALZOLAIO ritiene che la decisione del Governo sulla materia in esame vanifichi il proficuo lavoro svolto relativamente al testo del provvedimento d'urgenza.

GENNARO MALGIERI manifesta la propria contrarietà all'innalzamento del limite massimo di velocità.

PIERO RUZZANTE giudica contraddittoria e diseducativa la decisione di elevare il limite massimo di velocità in autostrada.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, ritiene che la questione evocata potrà essere eventualmente presa in considerazione nell'ambito di altro provvedimento.

GIORGIO PASETTO insiste per la votazione del suo articolo aggiuntivo 2.05.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge gli articoli aggiuntivi Pasetto 2.05, Adduce 2.02 e Luciano Dussin 2.06.

PRESIDENTE passa alla trattazione degli ordini del giorno presentati.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, accetta gli ordini del giorno Giuseppe Gianni n. 4, Di Luca n. 5, Pasetto n. 8, Gibelli n. 15 e Capitelli n. 34; accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Paroli n. 19, purché riformulato, nonché tutti i restanti ordini del giorno.

PRESIDENTE prende atto che i presentatori accettano la riformulazione dell'ordine del giorno Paroli n. 19.

EUGENIO DUCA invita il rappresentante del Governo a riconsiderare il parere precedentemente espresso sull'ordine del giorno Giacco n. 32, di cui è cofirmatario.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*, modificando il precedente avviso, accetta l'ordine del giorno Giacco n. 32.

PRESIDENTE passa alle dichiarazioni di voto finale.

Autorizza, sulla base dei criteri costantemente seguiti, la pubblicazione, in calce al resoconto della seduta odierna, del testo delle dichiarazioni di voto finale dei deputati Giuseppe Gianni, Meroi e Sardelli, che ne hanno fatto richiesta.

FRANCO RAFFALDINI dichiara l'astensione dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, esprimendo perplessità, in particolare, per il previsto innalzamento del limite massimo di velocità in autostrada.

LELLO DI GIOIA dichiara il voto favorevole dei deputati della componente politica Socialisti democratici italiani del gruppo Misto, in considerazione dell'ap-

provazione di talune significative proposte emendative.

LUANA ZANELLA dichiara l'astensione dei deputati della componente politica Verdi-L'Ulivo del gruppo Misto sul disegno di legge di conversione, manifestando apprezzamento per gli impegni assunti dal viceministro Tassone.

DOMENICO TUCCILLO, nel dichiarare l'astensione del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, ritiene sia stato inopportuno il ricorso alla decretazione d'urgenza per apportare modifiche al codice della strada; giudica altresì particolarmente grave l'assenza in aula, nel corso del dibattito, del ministro Lunardi.

ANDREA GIBELLI dichiara il voto favorevole del gruppo della Lega nord Padania sul disegno di legge di conversione.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*, propone talune correzioni di forma al testo del provvedimento (*vedi resoconto stenografico pag. 101*).

(Così rimane stabilito).

La Presidenza è autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

La Camera, con votazione finale elettronica, approva il disegno di legge di conversione n. 4118.

PRESIDENTE sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,50, è ripresa alle 18,05.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

Svolgimento di interpellanze urgenti.

PRESIDENTE avverte che, per accordi intercorsi tra il Governo ed i rispettivi

presentatori, lo svolgimento delle interpellanze Turco n. 2-826 e Sasso n. 2-845 è rinviato ad altra seduta.

GIOVANNI CARBONELLA illustra la sua interpellanza n. 2-850, sull'inserimento nell'elenco delle priorità europee della realizzazione del corridoio Adriatico (« Corridoio n. 8 »).

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*, ricordato che, a seguito di precisa richiesta italiana, la realizzazione del cosiddetto corridoio Adriatico è stata inserita in una delle liste europee dei progetti considerati prioritari per la coesione territoriale, rileva che il progetto relativo alle necessità infrastrutturali dei paesi balcanici, presentato alla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo il 27 giugno scorso, comprende anche le opere relative al « Corridoio n. 8 » che attraversano l'Albania e la Macedonia. Assicura inoltre che, a sostegno della realizzazione del corridoio, l'Italia promuoverà presso le competenti istituzioni comunitarie le necessarie iniziative, peraltro strettamente legate alla proposta che la Commissione europea si è impegnata a presentare, presumibilmente entro l'autunno prossimo.

GIOVANNI CARBONELLA, nel dichiararsi assolutamente insoddisfatto, manifesta preoccupazione per il comportamento del Governo, che non sembra favorire sufficientemente la realizzazione del « Corridoio n. 8 », fondamentale per lo sviluppo del Mezzogiorno.

PRESIDENTE avverte che, per accordi intercorsi tra i presentatori ed il Governo, lo svolgimento dell'interpellanza Volontè n. 2-811 è rinviato ad altra seduta.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI illustra la sua interpellanza n. 2-821, concernente le iniziative per prevedere l'esenzione da qualsiasi onere economico per la revisione straordinaria del porto d'armi.

CESARE CURSI, *Sottosegretario di Stato per la salute*, nel richiamare quanto disposto con le circolari del Ministero dell'interno del 9 e 20 maggio 2003 in materia di revisione straordinaria delle licenze per porto d'armi, dà conto delle vigenti disposizioni riguardanti i requisiti psicofisici minimi per la detenzione dello stesso e la relativa documentazione sanitaria. Fa presente, peraltro, che il Ministero della salute ha proposto una modifica del decreto ministeriale del 28 aprile 1998 al fine di addivenire alla redazione di un unico certificato di idoneità, che permetterà di ottenere, per il futuro, una riduzione degli oneri a carico dei richiedenti che necessitino dell'accertamento dei prescritti requisiti. Rileva, infine, che la revisione straordinaria di cui all'atto ispettivo deve ritenersi misura da adottare *una tantum*.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI, nel sottolineare la farraginosità delle disposizioni recate dalle circolari ministeriali richiamate dal sottosegretario, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta, che ha fornito talune rassicurazioni sull'intendimento del Governo di addivenire ad una riduzione degli oneri a carico dei richiedenti che necessitino dell'accertamento dei requisiti psicofisici ai fini del rilascio del porto d'armi, nonché ad una certificazione unica di idoneità.

LUANA ZANELLA illustra la sua interpellanza n. 2-710, sull'utilizzo degli animali a fini sperimentali.

CESARE CURSI, *Sottosegretario di Stato per la salute*, premesso che gli episodi richiamati nell'atto ispettivo sono stati seguiti dal Ministero della salute anche al fine di individuare efficaci soluzioni volte a garantire il rispetto della vigente normativa, assicura che il medesimo Dicastero svolge una serie di attività di monitoraggio sugli stabilimenti che utilizzano animali destinati alla sperimentazione e che i titolari delle aziende che operano senza la prevista autorizzazione rilasciata dal Mi-

nistero vengono denunciati all'autorità giudiziaria dagli organismi territoriali preposti ai controlli.

LUANA ZANELLA si dichiara sostanzialmente soddisfatta dell'esautiva risposta fornita dal sottosegretario Corsi, cui dà atto di essersi fattivamente adoperato al fine di individuare idonee soluzioni ai problemi richiamati nell'interpellanza; osserva altresì che la materia della sperimentazione sugli animali deve formare oggetto di una organica disciplina legislativa.

Illustra inoltre la sua interpellanza n. 2-840, sul recente protocollo tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e la regione Veneto riguardante il *master plan* per la riqualificazione ambientale di Porto Marghera.

CESARE CURSI, *Sottosegretario di Stato per la salute*, ricordata la vigente disciplina — prevista dal decreto legislativo n. 22 del 1997 e dal decreto ministeriale n. 472 del 1999 — in tema di interventi per la messa in sicurezza e la bonifica di siti inquinati, osserva che il *memorandum* del 10 giugno scorso, concordato tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e la regione Veneto, non disciplina aspetti oggetto del *master plan* relativo alla riqualificazione ambientale di Porto Marghera; sottolinea che, pertanto, non è stata lesa alcuna competenza degli enti locali interessati.

LUANA ZANELLA, nel dichiarare di non potersi ritenere soddisfatta, lamenta l'elusione del quesito relativo alla natura ed alle finalità del *master plan* previsto dall'accordo integrativo sulla chimica.

MARCO MINNITI rinunzia ad illustrare l'interpellanza Boato n. 2-854, sulla documentazione riguardante le trattative intercorse tra l'Iraq ed il Niger per l'acquisto di uranio.

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*, premesso che le affermazioni riportate nell'atto di sindacato

ispettivo fanno riferimento quasi integralmente a notizie diffuse dai *mass media* e presentano numerose inesattezze, ricorda la sequenza temporale della vicenda richiamata e rinvia a quanto riferito dal rappresentante del Governo in occasione dell'audizione svoltasi il 16 luglio 2003 presso il Comitato parlamentare di controllo sui servizi di informazione e sicurezza, trattandosi di notizie caratterizzate da alta sensibilità in relazione all'attività di *intelligence*; precisa altresì che, sulla base dei contatti in corso, la vicenda risulta tuttora oggetto di attività info-operativa in cooperazione con altri servizi di paesi alleati e che pertanto non può ritenersi conclusa. Sottolineato che, in riferimento all'affidabilità degli elementi informativi raccolti, il SISMI ha avviato un'intensa attività di approfondimento, tuttora in corso, conferma che da parte dei servizi non è stato consegnato alcun documento riguardante transazioni tra Niger e Iraq aventi ad oggetto l'acquisto di uranio; rivendica quindi l'assoluta coerenza della posizione assunta dal Governo.

MARCO MINNITI, pur rivolgendo un ringraziamento al sottosegretario per l'attenzione dimostrata alla tematica oggetto dell'atto di sindacato ispettivo, si dichiara insoddisfatto per la risposta, dalla quale si evince la necessità di fare ulteriore chiarezza su una vicenda rispetto alla quale l'Esecutivo ha assunto posizioni quantomeno contraddittorie. Chiede quindi che il Presidente del Consiglio riferisca tempestivamente alla Camera sul ruolo svolto dall'Italia nella vicenda.

Su un lutto del deputato Alessandro De Franciscis.

PRESIDENTE rinnova, anche a nome dell'Assemblea, le espressioni della partecipazione al dolore del deputato Alessandro De Franciscis, colpito da un grave lutto: la perdita del padre.

Approvazione in Commissione.

(Vedi resoconto stenografico pag. 121).

Annunzio della presentazione del documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2004-2007 e sua assegnazione alla V Commissione.

(Vedi resoconto stenografico pag. 121).

Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE comunica la modifica del vigente calendario dei lavori dell'As-

semblea predisposta a seguito della odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo *(vedi resoconto stenografico pag. 121).*

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della prossima seduta:

Lunedì 21 luglio 2003, alle 16.

(Vedi resoconto stenografico pag. 124).

La seduta termina alle 19,40.

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.

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 respipiscenza 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 precederà 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 riscontrerà 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).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	430
<i>Votanti</i>	427
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	214
<i>Hanno votato sì</i>	423
<i>Hanno votato no</i> ...	4).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.12, 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</i>	398
<i>Votanti</i>	395
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	198
<i>Hanno votato sì</i>	182
<i>Hanno votato no</i> ..	213).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Susini 1.13 e Pasetto 1.21.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, vorrei richiamare l'attenzione su questo emendamento che, forse, per come inserito nell'elenco degli emendamenti, non è molto comprensibile. In realtà, si tratta dell'abrogazione di una norma contenuta nel vecchio codice in ragione della quale, in sostanza, la realizzazione delle infrastrutture stradali deve essere eseguita secondo norme e riferimenti fissati dal CNR e dal Consiglio superiore delle infrastrutture. Si indebolisce questa norma e quindi in qualche modo viene sminuito l'elemento della sicurezza, tanto invocato dal ministro Lunardi, sulla realizzazione delle infrastrutture. Richiamo l'attenzione su questo punto, perché tale norma contenuta nella proposta che riduce questo riferimento non sia approvata e quindi insisto

sulla soppressione del comma 2, dell'articolo 1, proprio perché la norma incide negativamente sui livelli di sicurezza della realizzazione delle nostre strade e autostrade.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Susini 1.13 e Pasetto 1.21, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	420
<i>Votanti</i>	419
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	194
<i>Hanno votato no</i> ..	225).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Tidei 1.14.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, intervengo una volta sola su questo emendamento e anche sul successivo Susini 1.15, visto che trattano dello stesso problema, quello citato dall'onorevole Pasetto che mi ha preceduto.

C'è una norma ben precisa nel codice della strada che interviene non solo nelle grandi opere ma sulla cosiddetta viabilità ordinaria, cioè sulle strade dei nostri paesi, delle nostre campagne, delle nostre città, per le quali si devono seguire criteri costruttivi e manutentivi in cui il principio fondamentale deve essere quello della sicurezza, sia nel manto stradale, sia nella curvatura, insomma nelle caratteristiche di queste strade.

Ricordo, infine, che il numero maggiore degli incidenti, ogni anno così numerosi in

Italia, si registra proprio o nelle aree urbane o nelle strade di tipo ordinario. Cancellare, pertanto, l'impegno a che le strade siano costruite e mantenute secondo la logica della sicurezza, ci pare sbagliato.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Tidei 1.14, 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</i>	419
<i>Votanti</i>	417
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	209
<i>Hanno votato sì</i>	202
<i>Hanno votato no</i> ..	215).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Susini 1.15, 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</i>	415
<i>Votanti</i>	413
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	207
<i>Hanno votato sì</i>	200
<i>Hanno votato no</i> ..	213).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 1.30.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, do atto al relatore e alla stessa Commissione — e mi riferisco non solo a tale emendamento, ma anche ad una serie di proposte emendative presentate — del fatto

che vi sia stato, in una materia complessa e estremamente articolata come questa, che ha richiamato l'attenzione della pubblica opinione, un confronto ed un lavoro da parte di tutti i gruppi, finalizzato, indipendentemente dalle collocazioni politiche, soprattutto ai problemi della sicurezza (è sotto gli occhi di tutti, infatti, la tragedia di cui abbiamo parlato e sulla quale siamo intervenuti a più riprese, sottolineando il ritardo del Governo e della stessa maggioranza).

Nel caso di specie, vi è stato l'accoglimento dell'emendamento in esame che è importante; si riferisce a quella serie di cartelloni che abusivamente vengono collocati ai margini delle autostrade e che impediscono la visibilità, richiamando le ragioni della sicurezza. Diamo atto al relatore e alla maggioranza di aver accolto questo emendamento che per noi è abbastanza significativo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 1.30, 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>	425
<i>Votanti</i>	424
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	213
<i>Hanno votato sì</i>	421
<i>Hanno votato no</i>	3).

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento Gibelli 1.10.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, condivido l'emendamento in esame e, pertanto, lo sottoscrivo insieme agli onorevoli

Zanella e Lion, preannunciando l'espressione di un voto favorevole sul medesimo.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, l'emendamento in esame non mi convince; anche se più volte discusso e riformulato, il suo impianto nella sostanza viene mantenuto, prevedendo la possibilità (così si cerca di far votare in tutti i consigli comunali), che le tabelle dei nomi dei comuni comprendano anche i nomi in dialetto, in lingua locale. Ritengo che questa proposta, da inserire nel codice della strada, sia sbagliata (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gibelli 1.10, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania - (Vedi votazioni)*).

<i>(Presenti</i>	426
<i>Votanti</i>	418
<i>Astenuti</i>	8
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	222
<i>Hanno votato no</i> ..	196).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Buontempo 1.31, non accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione - Commenti del deputato Vascon).

Onorevole Vascon, la richiamo...

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti e votanti</i>	431
<i>Maggioranza</i>	216
<i>Hanno votato sì</i>	9
<i>Hanno votato no</i> ..	422).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Lion 1.7.

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

MARCO LION. Signor Presidente, vorrei porre all'attenzione dell'Assemblea l'emendamento in esame che prevede che le biciclette possano essere munite anche di piccoli rimorchi per il trasporto, ad esempio, di cose, ma anche di bambini. D'altronde, in molti paesi europei questi accessori, come avrete visto nei vostri viaggi, sono molto diffusi, così come è diffusa la pratica del cicloturismo da parte delle famiglie che recano con sé bambini anche molto piccoli. Quindi, è ovvio che, contemporaneamente, andrebbe implementata la rete delle piste ciclabili ad uso turistico nel nostro paese (cosa che, purtroppo, non ci vede ancora al livello degli altri paesi europei).

Tuttavia, già adesso, in alcune regioni e province italiane, penso al Trentino Alto Adige che risente dei benefici effetti delle culture degli altri paesi europei, è possibile viaggiare (per la famiglia) in bicicletta in tutta sicurezza.

Chiedo, quindi, l'attenzione dell'Assemblea sull'emendamento in esame, estremamente semplice, che però porterebbe sicuramente giovamento fisico e mentale a noi cittadini quando andiamo in bicicletta, ai nostri figli, al nostro turismo.

ANTONIO PEZZELLA, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho espresso parere contrario su questo emendamento, anche se ne condivido lo spirito. Esiste un

problema, che è di natura tecnica, per cui se prevediamo la possibilità di aggiungere ai velocipedi rimorchi per il trasporto dei bambini, secondo le nostre disposizioni, questi andrebbero omologati. Andrebbero quindi omologate anche le biciclette, il che, a mio avviso, creerebbe una grande confusione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 1.7, 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</i>	429
<i>Votanti</i>	422
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	212
<i>Hanno votato sì</i>	200
<i>Hanno votato no</i> ..	222).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 1.35 della Commissione, accettato dal Governo.

Ciascuno voti per sé!

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	421
<i>Votanti</i>	420
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	211
<i>Hanno votato sì</i>	414
<i>Hanno votato no</i>	6).

Prendo atto che i presentatori dell'emendamento Nicotra 1.5 accettano la riformulazione proposta.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Nicotra 1.5, nel testo riformulato, 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 e</i> <i>Votanti</i>	426
<i>Maggioranza</i>	214
<i>Hanno votato sì</i> ...	426).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 1.22.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vogliamo evitare pasticci. Questo emendamento riguarda la segnalazione che gli autotreni dovranno apporre fra 30 giorni al rimorchio. Nella norma, infatti, non c'è alcun riferimento al quando e al come la regolazione dovrà essere fatta. Credo che questo emendamento possa essere accolto perché migliora e definisce un comportamento del Ministero.

ANTONIO PEZZELLA, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, chiederei all'onorevole Pasetto di ritirare questo emendamento e di trasferirne il contenuto in un ordine del giorno, perché in effetti questo, con l'approvazione dell'emendamento Di Gioia 1.2, verrà poi previsto dal regolamento di esecuzione del ministero.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'onorevole Pasetto non acceda all'invito rivolto gli. *(Commenti dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale)*. Onorevoli colleghi! Abbiamo già difficoltà oggi!

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 1.22, 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</i>	426
<i>Votanti</i>	425
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	213
<i>Hanno votato sì</i>	199
<i>Hanno votato no</i> ..	226).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Di Gioia 1.2 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 e</i> <i>Votanti</i>	440
<i>Maggioranza</i>	221
<i>Hanno votato sì</i>	434
<i>Hanno votato no</i> .	6).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Duca 1.17.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo su questo emendamento, analogo ad altri, uno dei quali viene accolto, per spiegare che in questo caso noi intendiamo introdurre dotazioni tecnologiche all'interno dei veicoli che permettano di rilevare immediatamente ipotesi di pericolo, ingorghi e mal tempo a distanza. Ci sono meccanismi già in circolazione che anticipano al guidatore i possibili pericoli, oltre a segnalare la presenza in caso di incidente ai mezzi di soccorso. Lo spirito dei tre emen-

damenti ha questo significato. Vedo che il terzo di questi viene accolto, ma ho inteso precisarne la motivazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Duca 1.17, 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>	435
<i>Votanti</i>	434
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	207
<i>Hanno votato no</i> ..	227).

Ricordo che l'emendamento Raffaldini 1.19 risulta precluso.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 1.18, 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>	434
<i>Votanti</i>	433
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	217
<i>Hanno votato sì</i>	424
<i>Hanno votato no</i> ..	9).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giachetti 1.32, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti e votanti* 421
Maggioranza 211
Hanno votato sì 420
Hanno votato no .. 1).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Tocci 1.4 e Zanella 1.6, accettati dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti e Votanti* 434
Maggioranza 218
Hanno votato sì ... 434).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giachetti 1.34, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti e Votanti* 438
Maggioranza 220
Hanno votato sì 437
Hanno votato no 1).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gambini 1.3, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti* 429
Votanti 419
Astenuti 10
Maggioranza 210
Hanno votato sì 418
Hanno votato no 1).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, con questo articolo aggiuntivo noi intendiamo istituire la sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale. Ciò serve per la lotta contro la violenza ed ha l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada, secondo quanto l'Unione europea ci dice di realizzare entro il 2010.

Si tratta di un organismo nazionale a cui partecipano i rappresentanti dei comuni, della Conferenza Stato-regioni, dell'ANCI, della Guardia di finanza e dell'Arma dei carabinieri, che ha il compito di monitorare e di raccogliere, con cadenza periodica, i dati relativi ai flussi di traffico e alla incidentalità e di elaborarli al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, per prevenire cioè gli incidenti.

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, non ripeterò le cose dette dal collega Raffaldini. Si tratta di un articolo aggiuntivo che sottoscrivo e che mi trova convinto assertore.

Vorrei spiegare ai colleghi una cosa. Uno dei problemi che incontriamo nel combattere la cosiddetta violenza stradale è il fatto che sappiamo molto poco di quello che succede. Sappiamo poco circa il numero dei morti (secondo l'ISTAT vi è almeno un 20 per cento di sottostima del numero dei morti che normalmente vengono dati sulle strade), sappiamo molto poco circa il punto in cui accadono gli incidenti. Vorrei fare un esempio che riguarda la città di Roma. Sulla via Tuscolana, per circa 100 incidenti accaduti,

conosciamo il punto esatto in cui sono accaduti soltanto 10 di essi. Ciò vuol dire che diventa estremamente difficile coordinare le forze dell'ordine, ma anche predisporre le campagne informative ed agire sui punti critici che in tutto il mondo — ed anche dall'Unione europea — vengono segnalati come punti privilegiati in cui agire con azioni di manutenzione, assistenza e controllo per ridurre i morti e i feriti che sulle nostre strade sono tantissimi.

Mi sembra che nel dibattito in Commissione fosse emersa la volontà di accogliere lo spirito di questa proposta. Se questo venisse confermato dal relatore o dal Governo, noi potremmo ritirare l'articolo aggiuntivo e trasferirne il contenuto in un ordine del giorno. Qui non si tratta di presentare emendamenti di bandiera: senza questo coordinamento, una buona parte delle misure che ci apprestiamo ad approvare sarebbero misure in qualche modo indebolite ed inefficaci.

GENNARO MALGIERI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GENNARO MALGIERI. Mi scusi, signor Presidente, ma vorrei restasse agli atti la rettifica della mia votazione sull'emendamento Gibelli 1.10, sul quale il mio voto è contrario (*Applausi del deputato Ruzzante*).

ANGELA NAPOLI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELA NAPOLI. Anche io, signor Presidente, vorrei rettificare la mia votazione sull'emendamento Gibelli 1.10: il mio voto è contrario (*Applausi del deputato Ruzzante*).

PRESIDENTE. Prendo atto che anche gli onorevoli Landolfi, Lisi, Garnerò Santanchè e Giorgio Conte hanno erroneamente espresso un voto favorevole, mentre avrebbero voluto esprimerne uno contrario.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in aggiunta a quanto hanno già argomentato i colleghi Raffaldini e Realacci, io vorrei invitare il Governo e il relatore a riflettere per un attimo sull'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02, il quale prevede di istituire un organismo chiamato «sala unificata», un modo per intendere un luogo di incontro di tutti coloro che si occupano istituzionalmente della sicurezza stradale, ai fini di un coordinamento e di uno scambio di informazioni e di iniziative utili a combattere l'incidentalità nelle strade italiane. Ciò avviene peraltro in coerenza con il Libro bianco dell'Unione europea, nel quale si invitano i paesi membri a dotarsi di tutti gli strumenti possibili per far sì che da qui al 2010 si possa raggiungere l'obiettivo di ridurre di almeno il 40 per cento l'incidentalità e il numero di morti e di feriti sulle strade.

Per quanto riguarda l'Italia, inoltre, ciò deve imporci un obiettivo ancora più ambizioso, perché partiamo da un numero molto alto di incidenti, di feriti e di decessi.

Quindi, in questa (chiamata appunto rigidamente) sala unificata, si troverebbero le rappresentanze delle forze dell'ordine addette alla polizia stradale, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della società Autostrade, dell'ANAS, della Conferenza Stato-regioni e autonomie, dei rappresentanti dell'associazione dei familiari delle vittime della strada, ossia tutti gli enti che hanno il compito di vigilare sulla sicurezza stradale.

Sarebbe un'innovazione per l'Italia, ma anche un modo per copiare cose buone realizzate in altri paesi che hanno portato a risultati utili ai fini dell'abbattimento del numero degli incidenti e dei feriti.

Per questo motivo, auspico che, da parte del relatore, del Governo e dei parlamentari, ci possa essere un ripensamento, poiché credo sia una buona cosa.

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

FILIPPO ASCIERTO. Signor Presidente, pur apprezzando la buona intenzione di monitorare e di capire quali siano le cause, non vorrei che un provvedimento del genere aggravasse ancora di più le tante incombenze che hanno le forze di polizia, magari sottraendo ulteriore personale in un momento di grande difficoltà.

Se vi fosse la possibilità di trasferire il contenuto dell'articolo aggiuntivo in esame in un ordine del giorno, avremmo tutto il tempo per verificare quali sono le opportunità, senza dare alle forze dell'ordine, in un momento di particolare impegno, ulteriore aggravio di lavoro.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, inviterei l'onorevole Albonetti, anche per le motivazioni che ho espresso nel corso dei lavori della Commissione, a valutare l'opportunità di ritirare questo articolo aggiuntivo, anche perché da parte del Governo c'è l'intendimento di procedere verso una struttura unificata. Credo sia un dato tendenziale portato avanti dal Governo perché anche noi riteniamo urgente, importante e fondamentale un'organizzazione di sintesi, dove si raccolgano tutte le varie esperienze, i vari apporti e contributi.

Un articolo aggiuntivo così rappresentato rende impraticabile, in tempi celeri e certi, l'organizzazione. Da parte del Governo vi è l'intenzione di procedere. Se si vuole, si presenti un ordine del giorno. Il Governo si dichiara già d'ora disponibile ad accogliere un ordine del giorno di tale tenore. Si lavorerà, per quanto riguarda l'organizzazione più ampia, per il raggiungimento di questo traguardo. Ritengo che,

così facendo, si esprima la volontà comune dell'Assemblea rispetto ad un bene che deve essere di tutti.

PRESIDENTE. Onorevole Albonetti, accetta l'invito al ritiro?

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, dopo avere ascoltato l'intervento del viceministro, ritiro il mio articolo aggiuntivo 1.02 per trasferirne il contenuto in un ordine del giorno. Naturalmente, mi auguro che vengano confermate le disponibilità ad accoglierlo.

PRESIDENTE. Sta bene, l'articolo aggiuntivo Albonetti 1.02 si intende pertanto ritirato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Albonetti 1.05, 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>	426
<i>Votanti</i>	425
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	213
<i>Hanno votato sì</i>	195
<i>Hanno votato no</i> ..	230).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Gibelli 1.06, non accettato dalla Commissione né dal Governo, e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

ANDREA GIBELLI. Presidente, vorrei intervenire!

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli, non l'ho vista. Ora non posso interrompere la

votazione. Le chiedo scusa. Interverrà dopo (*Commenti dei deputati della Lega nord Padania*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	423
Votanti	418
Astenuti	5
Maggioranza	210
Hanno votato sì	205
Hanno votato no ..	213).

Prendo atto che l'onorevole Bova non è riuscito ad esprimere il proprio voto.

Onorevoli colleghi, vi chiedo scusa, ma può capitare che non si veda la persona che vuole intervenire. Non l'ho fatto apposta! Può capitare a destra, a sinistra o al centro!

CAROLINA LUSSANA. Presidente, ho perso il voto!

DARIO GALLI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARIO GALLI. Signor Presidente, credo che, sull'ordine dei lavori, ogni deputato abbia il diritto di intervenire. Quindi, capisco tutto...

PRESIDENTE. Le chiedo scusa. Più di così non so cosa fare...

DARIO GALLI. Non c'è bisogno che chieda scusa, ci mancherebbe. Volevo solo precisare ciò. Chiederei a questo punto alla Presidenza di tenere un comportamento omogeneo. Non può essere che vi siano Vicepresidenti che, a votazione quasi chiusa, la interrompono, per dare la parola a qualche deputato mentre, invece, quando arriva lei, soprattutto con i deputati della Lega, queste cose non accadono (*Commenti*).

Io credo che l'onorevole Gibelli (*Commenti*)... E allora? Perché, non è vero, forse?

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego!

DARIO GALLI. Non è vero, forse?

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego!

DARIO GALLI. L'onorevole Gibelli, tutti lo stavamo guardando, ha annunciato con largo anticipo la volontà di intervenire. Siccome mi pare si tratti di cose abbastanza importanti, che riguardano la sicurezza dei cittadini italiani, è la fretta, in questo caso, a venire per seconda: se un deputato ha qualcosa da dire su un emendamento importante, credo abbia il diritto di dirlo. Grazie.

ANDREA GIBELLI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori, Presidente, solo per un minuto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, visto e considerato che non ho avuto modo di intervenire, faccio presente che la questione che intendevo sollevare era tecnica e marginale. Non potendosi ritornare sul voto, invito il Governo, nella cui sensibilità confido, ad accogliere un ordine del giorno che riprenderà la materia.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gibelli, le chiedo scusa, ma...

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Carbonella 1.03.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, interverrò molto brevemente; d'altra parte, questa è una materia complessa che necessita di approfondimenti sia pure rapidi.

Desidero richiamare l'attenzione del Governo e del relatore su questo articolo aggiuntivo. Si tratta di chiarire che nel

nostro paese è intervenuta una modifica del meccanismo del trasporto pubblico locale, con la separazione tra il proprietario e l'esercente della linea. Ora, noi ci troveremmo in una situazione rispetto alla quale chi gestisce la linea non ne ha la proprietà. Parlo degli autisti e delle patenti, ma soprattutto del certificato di immatricolazione: questo articolo aggiuntivo mira a rendere possibile avere con sé una fotocopia. Tutto qui. Si tratta di una proposta emendativa di carattere tecnico, conseguente alla modificazione intervenuta nel trasporto pubblico locale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Carbonella 1.03, 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</i>	438
<i>Votanti</i>	437
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	219
<i>Hanno votato sì</i>	202
<i>Hanno votato no</i> ..	235).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Pasetto 1.04, 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</i>	435
<i>Votanti</i>	434
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	204
<i>Hanno votato no</i> ..	230).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 2.30 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	437
<i>Votanti</i>	435
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	426
<i>Hanno votato no</i> ..	9).

Passiamo all'emendamento Lusetti 2.10. Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro.

RENZO LUSETTI. Sì, signor Presidente, lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo agli identici emendamenti Zanella 2.11 e Osvaldo Napoli 2.3.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro.

OSVALDO NAPOLI. Sì, signor Presidente, ritiro il mio emendamento 2.3.

PRESIDENTE. Sta bene.

Onorevole Zanella?

LUANA ZANELLA. Anch'io ritiro il mio emendamento 2.11, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo all'emendamento Ferro 2.9. Prendo atto che l'onorevole Ferro accede all'invito al ritiro.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 2.32 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	439
<i>Votanti</i>	438
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	220
<i>Hanno votato sì ...</i>	438).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ruggia 2.1.

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

ANTONIO RUGGHIA. Signor Presidente, la proposta è avanzata allo scopo di non penalizzare l'uso dei ciclomotori ed anche per semplificare la materia del rilascio delle patenti.

Trovo paradossale che coloro che hanno preso la patente B prima del decreto legislativo n. 285 del 1992 — quindi, tutti i conducenti più anziani — possano guidare persino i bolide a due ruote, moto di elevata potenza e cilindrata, mentre, attualmente, la stessa patente non comporta neppure la possibilità di poter condurre gli scooter da 125 e 250 centimetri cubici a presa diretta, mezzi di elevata tecnologia e dalla facile guida. Il codice è lo stesso per le auto e per gli scooter; quindi, in cosa si diversificherebbero i corsi per il rilascio delle patenti? Se il problema è quello delle prove pratiche sugli scooter, basterebbe prevedere, all'interno dei corsi per il rilascio delle patenti B, anche tali prove. Sicuramente, verrebbero semplificate, senza nocimento alle esigenze di sicurezza stradale, le procedure per il rilascio delle patenti.

In subordine alla possibilità di far valere la patente B per la guida degli scooter a presa diretta fino a 250 centimetri cubici, nel successivo emendamento propongo che tale possibilità venga fatta valere per lo meno per gli scooter fino a 125 centimetri cubici, anche per incentivarne l'uso rispetto ai meno sicuri motocicli a 50 centimetri cubici.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ruggia 2.1, 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</i>	419
<i>Votanti</i>	416
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	209
<i>Hanno votato sì</i>	194
<i>Hanno votato no ..</i>	222).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ruggia 2.2, 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</i>	434
<i>Votanti</i>	430
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	216
<i>Hanno votato sì</i>	199
<i>Hanno votato no ..</i>	231).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Osvaldo Napoli 2.4.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, volevo un chiarimento dal Governo su questo, perché noi abbiamo appena approvato un emendamento della Commissione, che estende il patentino anche agli adulti, a partire dal 1° luglio 2005. Con questo emendamento invece si manterrebbe solo per i minori, da 14 a 18 anni, l'obbligo del patentino per il motorino; quindi verrebbe modificata quella norma che era prevista nella legge n. 9 del 2002, in base alla quale chiunque fosse

stato trovato a guidare un ciclomotore senza il certificato di circolazione sarebbe stato multato. C'è questa contraddizione; quindi o si dice che da qui al 2005 vale la norma contenuta in questo emendamento, su cui si è detto di sì, e dopo il 2005 vale per tutti, oppure oggi c'è una contraddizione in termini.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, non credo che ci siano delle contraddizioni: ci sono due momenti differenziati, onestamente, onorevole Raffaldini. C'è sempre il problema, che ritorna, se il patentino debba essere esteso anche a quelli che hanno la maggiore età, non soltanto ai minori. Questa è una questione che ovviamente è ritornata anche nel dibattito e nel confronto parlamentare in Commissione, se ne può discutere anche nell'Assemblea di Montecitorio. Il problema ritengo sia questo, ovvero se il patentino per i quadricicli o i ciclomotori debbano averlo semplicemente i ragazzi fino a 18 anni oppure anche quelli che hanno la maggiore età. Così si avrebbe un livellamento e una omogeneizzazione e forse si risponderebbe ai dubbi a cui lei faceva riferimento, ma è una questione che certamente è lasciata al dibattito e al confronto dell'Assemblea di Montecitorio.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Osvaldo Napoli 2.4, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 431
Votanti 426

Astenuti 5
Maggioranza 214
Hanno votato sì 404
Hanno votato no .. 22).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Susini 2.13, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e votanti 433
Maggioranza 217
Hanno votato sì 208
Hanno votato no .. 225).

Prendo atto che l'onorevole Garagnani non è riuscito a votare e che avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Passiamo alla votazione dell'emendamento La Grua 2.8.

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

SAVERIO LA GRUA. Signor Presidente, io ho presentato questo emendamento con il quale propongo l'abrogazione dell'articolo 120 del codice della strada. La ragione va trovata nel fatto che l'articolo 120 prevede ancora la necessità dei requisiti morali per l'ottenimento della patente di guida. È una norma che vige soltanto in Italia perché nel resto d'Europa, nella Germania, in Francia, in Spagna, in Inghilterra, questa norma non esiste. Peraltro, l'articolo 120 è stato svuotato di contenuto a seguito della sentenza della Corte costituzionale del 5-17 luglio 2001, n. 251, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del primo comma dell'articolo 120, relativo alla revoca o alla mancata concessione della patente per le persone sottoposte a sorveglianza speciale.

D'altra parte, la depenalizzazione dell'articolo 116 non costituisce più un deterrente per chi guida senza patente. Allora, signor Presidente ritengo che la mia

proposta vada nel senso del reinserimento sociale del condannato, il quale ha bisogno di avere la patente come strumento indispensabile per poter lavorare. Ecco perché invito i colleghi ad approvare questo emendamento che ho proposto con queste finalità.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento La Grua 2.8, 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</i>	414
<i>Votanti</i>	407
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	204
<i>Hanno votato sì</i>	127
<i>Hanno votato no</i> ..	280).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento La Grua 2.14, 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</i>	430
<i>Votanti</i>	425
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	213
<i>Hanno votato sì</i>	37
<i>Hanno votato no</i> ...	388).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Tidei 2.15, 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</i>	430
<i>Votanti</i>	428
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	215
<i>Hanno votato sì</i>	197
<i>Hanno votato no</i> ...	231).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Susini 2.19.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, questo emendamento, come quello successivo, interviene nel meccanismo dei ricorsi esperiti dai cittadini. Attualmente, se un cittadino si sottopone alla visita medica per avere il rinnovo della patente scaduta e per caso presenta un calo temporaneo della vista, (dovuta magari ad un'operazione di cataratta oppure ad un colpo ricevuto durante una partita di calcio), può subire la sospensione temporanea della patente. Il cittadino in questione, nel momento in cui recupera la propria vista può presentare un certificato medico e rivolgersi ad una commissione medica provinciale, che decide sul da farsi; nel caso in cui questa commissione decidesse di non rinnovargli la patente il cittadino in questione può ricorrere al ministero che può disporre una visita particolare presso una commissione medica delle Ferrovie dello Stato. Alla fine, le commissioni mediche decidono definitivamente cosa fare. Con questo emendamento vogliamo mantenere questo stato di fatto; perché nel decreto-legge in esame si prevede che il primo giudizio è definitivo. Si nega, quindi, la possibilità del ricorso amministrativo interno, di cui sopra, e si obbliga il cittadino in questione o a ricorrere al TAR o al Presidente della Repubblica, il che significa rivolgersi agli avvocati e spendere milioni. A noi non sembra giusta questa posizione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Susini 2.19, 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</i>	436
<i>Votanti</i>	435
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	207
<i>Hanno votato no</i> ...	228).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Susini 2.20, 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</i>	425
<i>Votanti</i>	424
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	213
<i>Hanno votato sì</i>	202
<i>Hanno votato no</i> ...	222).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 2.31 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</i> <i>Votanti</i>	435
<i>Maggioranza</i>	218
<i>Hanno votato sì</i>	434
<i>Hanno votato no</i>	1).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ruggia 2.7.

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

ANTONIO RUGGHIA. Signor Presidente, in questi giorni si parla molto di patente a punti; in questo provvedimento si dovrebbe parlare, a mio avviso, anche di patente intesa come documento, quindi, come supporto cartaceo sgualcito, indecifrabile e ridotto a carta straccia che conserviamo nelle nostre tasche. Con l'emendamento in questione si propone la sostituzione, entro il primo ottobre 2005, di tutte le vecchie patenti con altre a supporto magnetico. Il motivo di tale proposta è evidente; il nuovo titolo di guida potrebbe, infatti, contenere molte informazioni, ed essere usato anche per il pagamento di pedaggi e dei parcheggi, ed essere facilmente aggiornato anche per la contestazione di infrazioni che comportano la perdita di punti.

Onorevoli colleghi, questo è uno sforzo che va fatto. Con le modifiche apportate al codice della strada ci sentiamo più vicini agli automobilisti e ai cittadini dei paesi più moderni, civili ed avanzati. Poi, non appena prendiamo tra le mani la nostra vecchia patente misuriamo la distanza che c'è tra noi ed altri. Signor viceministro, colmiamo in fretta questa distanza *(Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo)*.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ruggia 2.7, 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>	427
<i>Votanti</i>	426
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	214
<i>Hanno votato sì</i>	199
<i>Hanno votato no</i> ...	227).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Susini 2.01, 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</i>	426
<i>Votanti</i>	418
<i>Astenuti</i>	8
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	190
<i>Hanno votato no</i> ...	228).

Passiamo all'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro formulato dal relatore.

GIORGIO PASETTO. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, qui ci troviamo di fronte all'introduzione surrettizia dell'aumento di velocità sulle autostrade: è un'ostinazione del ministro Lunardi, come ci ha spiegato lo scorso anno. Quest'anno, ripete il tentativo modificando sostanzialmente il codice della strada. Con questo emendamento si propone di limitare l'aumento della velocità da 150 a 130 chilometri orari su alcuni tratti di autostrade.

Per cui ci troveremo di fronte ad una situazione — a parte il messaggio sui 150 chilometri all'ora — in cui, su tratti di autostrada affidati ai concessionari autostradali, i concessionari stessi stabiliranno se in quei tratti potranno essere raggiunti i 150 chilometri all'ora.

A parte lo strumento dell'affidamento di tale responsabilità al concessionario, l'altro aspetto che vorrei segnalare è che in tal modo ci troveremo improvvisamente, in un tratto autostradale, a dover bloccare la vettura perché c'è un punto nel quale

termina la possibilità di percorrerla a 150 chilometri all'ora, inizia il limite dei 130 chilometri all'ora, e poi magari torna il limite dei 150.

Credo che tale misura, che mira a ristabilire la situazione preesistente nel codice della strada, rappresenti uno dei punti essenziali e fondamentali della battaglia che stiamo conducendo per la sicurezza stradale. Sappiamo tutti benissimo che la velocità rappresenta uno degli elementi che causano non soltanto le stragi del sabato sera, ma anche gli incidenti mortali, e non, sulle autostrade.

Conosciamo benissimo le condizioni della mobilità sulle nostre strade, e credo non solo di dover richiamare l'attenzione su questo articolo aggiuntivo, ma di dover richiamare anche la responsabilità del Governo — come sempre, il ministro è assente in un passaggio così importante come questo — e l'attenzione dei colleghi della maggioranza.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, lei non presiedeva l'Assemblea quando sono intervenuto sul complesso delle proposte emendative, ma avevo proposto al relatore, alla Commissione e al Governo che vi fosse un momento di riflessione prima di giungere all'esame dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05 ed al successivo articolo aggiuntivo Adduce 2.02, che si prefigge un obiettivo analogo. Ciò perché si tratta dell'articolo aggiuntivo con il quale cerchiamo di reintrodurre il limite massimo di velocità sulle autostrade di 130 chilometri orari, tuttora in vigore in Italia, evitando di elevare tale limite a 150 chilometri orari.

Vorrei ricordare ai colleghi che il limite dei 130 chilometri orari venne introdotto, alcuni anni fa, grazie ad un voto che trovò un vasto consenso anche all'interno delle forze del centrodestra allora all'opposizione: vi fu, infatti, un dibattito trasversale, che vide il concorso di buona parte del Parlamento per definire tale norma.

Avanziamo allora tale proposta perché il superamento del limite di velocità è il fattore che determina la stragrande maggioranza degli incidenti gravi o gravissimi, vale a dire quelli che portano a lesioni personali, a morti, a feriti, a invalidi (20 mila invalidi). Tutte le forze addette alla sicurezza stradale ci invitano a reintrodurre tale limite, in quanto i dati dimostrano che la stragrande maggioranza delle gravi conseguenze degli incidenti stradali deriva, per l'appunto, dall'alta velocità; al riguardo, pochi giorni fa, è stato distribuito un volume che riporta dati veramente terrificanti.

Pertanto, mi permetto di avanzare, anche ufficialmente, la proposta di sospendere prima della votazione di questo articolo aggiuntivo i lavori dell'Assemblea per poter riunire la IX Commissione e vedere se sia possibile trovare un accordo su uno di questi due articoli aggiuntivi, oppure su una nuova proposta emendativa, che può essere elaborata dalla Commissione. Ciò comporterebbe il ritiro di decine e decine di proposte emendative, accelerando notevolmente l'iter di questo decreto-legge.

Quindi, rivolgo caldamente ai colleghi della Commissione, ed in particolare al relatore, l'invito a sospendere brevemente la seduta, tanto siamo già...

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Duca.

Chiedo al presidente della IX Commissione se accetti la proposta avanzata dall'onorevole Duca.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. No, signor Presidente, andiamo avanti.

PRESIDENTE. Prendiamone atto, allora.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Rognoni. Ne ha facoltà.

CARLO ROGNONI. Signor Presidente, intervengo perché mi auguro che i colleghi che mi ascoltano — sebbene abbia a di-

sposizione solo un minuto di tempo — riflettano un attimo su quello che apparentemente è un provvedimento di buon senso.

Quando il ministro Lunardi annunciò che in certi tratti autostradali si poteva andare a 150 chilometri all'ora non mi sono scandalizzato (a quanti di noi può essere successo di essere andati oltre i 130 chilometri all'ora?). Tuttavia, rifletteteci bene: se noi manteniamo il limite di 130 chilometri all'ora (in tanti altri paesi il limite di velocità è anche inferiore al nostro), sappiamo che c'è un margine del 10 per cento per cui si può arrivare a 140 e sappiamo che, superando di 40 chilometri il limite, andando oltre i 180 chilometri all'ora, è previsto il ritiro della patente. Allora, portare questo limite a 150 è come consentire di arrivare a 200 chilometri all'ora. Credo che su questo dovremmo riflettere.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. Signor Presidente, credo che quello sulla velocità sia un messaggio devastante, una scelta assolutamente contrastante con lo spirito e la sostanza di tutto questo provvedimento. Sappiamo che è un « pallino » del ministro che si è occupato di questa materia solo relativamente a tale punto specifico, ma siamo anche consapevoli che la velocità è uno dei fattori preponderanti della incidentalità.

Leggiamo il *dossier* dell'associazione familiari delle vittime della strada. Siamo consapevoli che una soglia del genere non è tollerata in nessun altro paese europeo. Come si fa, mi chiedo, a togliere punti per quanto riguarda la mancanza delle cinture di sicurezza (ed è giusto che lo si faccia, perché va tutelata anche la sicurezza passiva) e, di contro, innalzare il limite di velocità? È una scelta assurda ed irresponsabile, sulla quale vi chiediamo un sussulto di responsabilità (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, questo è un punto essenziale del provvedimento in esame e l'abbiamo già detto sia in Commissione sia durante il dibattito in Assemblea. Non è accettabile, nel momento in cui vi sono misure di contrasto, misure shock che stanno dando anche dei risultati, lanciare contemporaneamente un messaggio contrario dicendo: potete correre più veloci.

L'aumento dei limiti di velocità non ha alcun riferimento in alcun paese europeo. In Belgio il limite è di 120, in Danimarca al massimo si va a 110, in Spagna a 120, in Francia a 130, in Irlanda a 112, in Lussemburgo a 120, in Olanda a 120...

CESARE RIZZI. In Germania?

FRANCO RAFFALDINI. ...in Polonia a 120, in Inghilterra a 112 e la Germania, onorevole Rizzi, non ha una legislazione specifica, ma dà indicazioni sui 120 o 130 chilometri all'ora, a seconda delle strade. È una posizione che non è per la vita. Anche quelle argomentazioni che affermano che le tecniche dei veicoli moderni fanno sì che siano più sicuri di quelli antichi è sbagliata. L'evoluzione tecnologica deve aiutare...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Raffaldini.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, in Italia vi è il limite di velocità di 150 chilometri all'ora, ma è un limite virtuale, perché le società concessionarie dovrebbero mettere una serie di segnalazioni che consentono di arrivare a 150 chilometri all'ora: questa è la realtà. Ad oggi, chi circola sulle autostrade — almeno

per quanto riguarda quelle che ho avuto modo di percorrere — non ha mai trovato questi segnali.

È chiaro che il concessionario dell'autostrada, se non è obbligato, non si assumerà una responsabilità che potrebbe portare a situazioni di carattere giudiziario se dovesse verificarsi un sinistro in quella parte. Vi sarebbero richieste di risarcimento danni ed un aumento dei premi assicurativi per la RC auto.

Dunque, in Italia esiste virtualmente il limite dei 150 chilometri orari ma, di fatto, circoliamo a 130 chilometri all'ora.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Albonetti. Ne ha facoltà.

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, dopo l'intervento del relatore sono ancora più convinto dell'assurdità e dell'inutilità della norma. Resta una norma senza effetto che trasmette soltanto un messaggio psicologico agli italiani in contrasto con il messaggio di tutto il resto del decreto-legge. Tutto il provvedimento dice agli italiani di andare più piano; con questa norma diciamo agli italiani di andare più veloci. Mettiamoci d'accordo, soprattutto se ciò non ha effetti concreti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giulio Conti. Ne ha facoltà.

GIULIO CONTI. Signor Presidente, io sono, invece, favorevole al limite di 150 chilometri orari. Non sono un pazzo alla guida, come quasi tutti coloro che raggiungono tale limite. Le auto sono in gran parte costruite per raggiungere tale velocità ed imporre loro un limite molto inferiore significa, innanzitutto, creare grossi problemi alle aziende. Ritengo non si tratti di un buon aiuto per lo sviluppo delle aziende automobilistiche in Italia: lo sappiamo bene tutti, lo sa soprattutto la sinistra che, sulla crisi dell'automobile prodotta in Italia, ha tanto pianto insieme a noi.

Vorrei argomentare in modo più serio la mia convinzione sostenendo che, comunque, vi sarebbe un'induzione, diretta ed indiretta, all'acquisto di auto con cilindrata più bassa di quelle che raggiungono tale limite. Ciò comporterebbe una riduzione di garanzia dovuta, ad esempio, alle gomme più piccole o ai freni meno importanti (*Commenti del deputato Giordano*). Bisognerebbe ridurre il prezzo dell'auto per essere, comunque, concorrenti e produttivi. Non credo che questo sia un argomento per dare garanzia.

Ritengo, altresì, che in alcune particolari giornate, soprattutto in autostrada, il limite dei 150 sia raggiungibile senza creare alcun problema. Mi riferisco, in particolare, al problema del sorpasso: non credo sia una garanzia avere una velocità massima di 130 chilometri all'ora quando si tratta di sorpassare un autoarticolato lungo 16-20 metri. Ci vuole un chilometro per superare tale autoarticolato: questa non è affatto una garanzia di sicurezza, anzi, provoca maggiori incidenti perché si sta vicino ad un « bestione » del genere un tempo maggiore a quello che si impiegherebbe per superarlo con un limite di velocità più alto.

Dunque, ritengo che tale velocità sia assolutamente compatibile con tutte le norme e la segnaletica posta lungo le autostrade (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, sinceramente non riesco davvero a capire per quale ragione di principio — ormai, di questo si tratta — si vuole mantenere una norma che dà tale tipo di segnale anche se, secondo il relatore, tale norma non potrà essere applicata. Non capisco perché non si dia un segnale chiaro ritirando questa parte del provvedimento. Se le motivazioni fossero quelle menzionate dal collega Giulio Conti non le capirei. In Inghilterra non si producono

più auto di grande cilindrata? Negli Stati Uniti, poi, dove vi sono auto con cilindrata altissime il limite è di 110 chilometri all'ora!

Quindi, diamo un segnale chiaro e non inventiamoci questioni, soprattutto ora che abbiamo capito che, ad avviso del relatore, il limite dei 150 orari, che potrà permettere di viaggiare almeno a 190 senza che vi siano interventi repressivi...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Mazzarello.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Adduce. Ne ha facoltà.

SALVATORE ADDUCE. Credo che questa norma debba essere modificata senz'altro per una ragione di merito, già espressa dai miei colleghi: è infatti incomprensibile che un sistema viario stradale, come quello italiano, sovraccarico ed incapace di contenere tutto il volume di traffico circolante sulle nostre strade, non abbia un limite che incentivi sicuramente la bassa velocità. Ma credo che debba essere modificata anche per una ragione formale, relativa al messaggio che prima il Governo, ed oggi il Parlamento, mandano agli automobilisti. Si tratta, infatti, di un messaggio fortemente contraddittorio: da una parte, un rigore giusto ed opportuno per tutte le violazioni commesse dall'automobilista; dall'altra, invece, quello che... (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Adduce, ma il tempo a sua disposizione è finito.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Intervengo, Presidente, a seguito anche degli interventi che si sono succeduti negli ultimi minuti. Poiché ritengo che su questo provvedimento in

Commissione sia stato compiuto un lavoro molto approfondito da parte di tutte le componenti politiche — e credo che ciò sia stato anche riconosciuto nel corso del dibattito in quest'aula — e poiché sappiamo che questo al nostro esame è un punto dirimente per una parte dei gruppi rappresentati in Parlamento, vorrei allora dare un ennesimo segnale di disponibilità, come i tanti che abbiamo dato nei giorni passati sia nelle riunioni formali, sia in quelle informali.

Su questo punto, sul quale si è innescata anche una polemica, ma aperta — non la polemica, ma il problema — dalla posizione assunta dal ministro Lunardi, probabilmente, per facilitare anche il discorso successivo, ma soprattutto per risolvere alla radice la posizione del Governo su questo punto, propongo che si accantoni l'esame dell'articolo aggiuntivo, nell'attesa che arrivi il ministro Lunardi, il quale su questo punto ha preso un impegno preciso.

È, quindi, un segnale di disponibilità che diamo alle opposizioni perché pensiamo che questo ci consentirebbe di proseguire velocemente, mi auguro...

FRANCESCO GIORDANO. A 150 all'ora!

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. ... sul resto del provvedimento, sul quale tanto lavoro buono e positivo è stato fatto. Quando arriverà il ministro, approfondiremo questo aspetto particolare e così avremo un confronto diretto con chi lo ha proposto.

PRESIDENTE. Allora, colleghi, il presidente della Commissione trasporti ha avanzato una proposta di accantonare l'esame dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05 e a mio avviso, detto sinceramente, tale proposta non è affatto sbagliata, perché tiene presente, al di là degli aspetti politici, anche degli aspetti organizzativi. Chiedo pertanto se vi siano obiezioni su tale proposta.

LUCIANO DUSSIN. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCIANO DUSSIN. Ho sentito, relativamente all'ipotesi del limite dei 150 chilometri orari in autostrada, alcune inesattezze che hanno indotto poi il presidente della Commissione ad avanzare questa proposta. Vorrei pertanto svolgere la seguente considerazione. A proposito del limite dei 150 chilometri orari in alcuni tratti autostradali, qualcuno dice che si rischierà veramente qualcosa solo se si oltrepassano i 190 chilometri orari (una velocità oltre i 40 chilometri orari dal limite consentito dei 150 chilometri orari). Tuttavia vorrei ricordare che con questo provvedimento, esiste già la possibilità, per chi oltrepassa i limiti di velocità di oltre 10 chilometri orari, di vedersi sottrarre 2 punti dalla patente. Pertanto, anche laddove vi saranno i nuovi limiti di 150 chilometri orari, chi supera i 160 chilometri orari, con il nuovo decreto, vedrà decurtarsi 2 punti dalla propria patente.

Fino ad ora, prima dell'entrata in vigore del decreto-legge al nostro esame, è accaduto che con i limiti di 130 chilometri orari avevamo un'impunibilità fino ai 170 chilometri orari, perché non erano prevista la decurtazione dei 2 punti dalla patente (in caso di superamento di dieci chilometri orari rispetto ai limiti di velocità). Ora, con l'ipotesi di aumentare il punteggio abbiamo un margine fino a 160 chilometri orari, quindi più basso del margine dei 170 chilometri orari esistente prima.

Pertanto, se qualcuno ha seguito questo *tourbillon* di limiti di velocità e di punti sottratti, perché aveva studiato il provvedimento, capirà che quanto detto finora non corrisponde al vero (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega nord Padania e di Forza Italia*).

PRESIDENTE. L'onorevole Luciano Dussin quindi è contrario alla proposta di accantonamento. Il presidente della Commissione Romani chiede di porre in votazione la sua proposta di accantonamento dell'esame dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05.

EUGENIO DUCA. Presidente!

PRESIDENTE. Onorevole Duca ...

EUGENIO DUCA. Presidente, vorrei intervenire a favore della proposta di accantonamento dell'articolo aggiuntivo in esame, fatta dal presidente Romani.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, abbiamo capito che lei è a favore di tale proposta, anche perché il presidente della Commissione l'ha formulata apposta per venire incontro ad alcune richieste.

Passiamo ai voti.

Pongo in votazione mediante procedimento elettronico, senza registrazione dei nomi, la proposta del presidente della Commissione trasporti, Paolo Romani, di accantonare l'esame dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05.

(La Camera approva).

La Camera approva per 305 voti di differenza.

Per omogeneità di materia anche l'esame dell'articolo aggiuntivo Adduce 2.02 si intende accantonato.

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, vorrei sapere come è organizzato il prosieguo dei lavori.

PRESIDENTE. Nella mia testa è chiarissimo: o terminiamo l'esame del decreto-legge oggi o lo facciamo lunedì pomeriggio.

Sono le 13,30, dunque fino alle 14 si possono esaurire le votazioni rimaste, visto che tra l'altro è stato accantonato l'articolo aggiuntivo relativo all'aspetto di maggior discussione. Poi, dalle 14 alle 15, sarà necessario procedere ad una sospensione per esaminare le tabelle e successivamente completeremo l'esame del decreto-legge. Chiaramente, se oggi pomeriggio non si riesce a concludere il provvedimento in

esame, allora nella Conferenza dei capi-gruppo si potrà decidere di convocare l'Assemblea lunedì pomeriggio per procedere a votazioni.

Comunque, riterrei strano che l'esame del decreto-legge non fosse concluso oggi, in quanto non vi è ostruzionismo, ma un clima di evidente concordia *(Applausi)*.

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Emerenzio Barbieri 2.04.

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

EMERENZIO BARBIERI. Signor Presidente, con un unico intervento intendo illustrare gli articoli aggiuntivi 2.04 e 2.03 che portano la mia firma.

Si tratta di proposte emendative rispetto alle quali non ho colto il motivo del parere contrario espresso dal relatore e dal Governo. Infatti, esse si muovono in un'ottica che tiene conto dei dati prodotti da chi si occupa — purtroppo, a causa di vicende drammatiche che gli sono capitate — di tali questioni.

Vi è un picco di mortalità, soprattutto in alcune regioni italiane, nelle notti del venerdì e del sabato. Con questi articoli aggiuntivi si propone di fare in modo che, in una certa fascia oraria, individuata tra le 22 e le 8 per quanto riguarda le autostrade — tenete conto che, da questo punto di vista, l'associazione Amici della Polizia stradale sostiene che in quell'orario lungo le autostrade c'è davvero il rischio permanente di incidenti mortali — e tra le 24 e le 7 delle notti del venerdì e del sabato, per quanto riguarda le altre strade, il rischio di incidenti possa essere ridimensionato.

Non capisco perché sia stato espresso un parere contrario, in quanto la logica lungo la quale si muovono queste due proposte emendative è fortemente sollecitata da una serie di associazioni che non fanno riferimento ad alcun schieramento politico, ma tengono invece in considerazione i dati reali relativi agli incidenti stradali.

Dunque, insisto nel chiedere al relatore e al Governo un ripensamento sui pareri

espressi in precedenza. Tra l'altro, non trattandosi di un problema squisitamente politico, non mi pare che su tale questione vi siano forti vincoli di maggioranza. Invito allora anche i colleghi, che possono sentirsi vincolati dal parere contrario espresso dal relatore e dal Governo, di esprimere il proprio voto guardando al merito della questione e non al fatto che sia stato espresso un parere contrario.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, dal momento che è stato accantonato l'emendamento precedente che si riferisce ai limiti di velocità, proporrei, per omogeneità di materia, che fosse accantonato anche l'esame degli articoli aggiuntivi Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03.

PRESIDENTE. Non ho motivi di contrarietà nei confronti di tale proposta, anzi rilevo che sussiste un'omogeneità di materia, pertanto, se non vi sono obiezioni, l'esame degli articoli aggiuntivi Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03 si intende accantonato, può rimanere così stabilito.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Luciano Dussin 2.06.

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

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente, il decreto in esame inasprisce le sanzioni per gli eccessi di velocità. È stato ricordato che finora si rischiava qualcosa nel caso di superamento del limite di velocità di oltre 40 chilometri orari; con il decreto, si prevede la sottrazione di due punti nei confronti di chi oltrepassa il limite di oltre 10 chilometri orari.

Si tratta di una norma opportuna sulle strade extraurbane principali e secondarie e sulle autostrade. Il problema tuttavia si pone per le strade in cui vi siano limiti di

velocità di 30 o di 50 chilometri orari, con l'uso indiscriminato che molti comuni purtroppo fanno dell'autovelox per arrotondare il bilancio (molto spesso riscontriamo previsioni di bilancio, ad esempio nell'ordine di due miliardi, fondate sull'uso dell'autovelox).

Pertanto, proponiamo di iniziare a sottrarre i due punti nei confronti di chi oltrepassa i limiti di 10 chilometri orari su tutte le strade extraurbane e in autostrada. Tuttavia, dove vi sono limiti di velocità di 30 o, più spesso, di 50 chilometri orari, proponiamo che si paghi la sanzione pecuniaria sino a 70 chilometri orari, e vengano sottratti i due punti da 71 chilometri orari in su.

Altrimenti, vi sarà una moria assoluta di patenti. Dico questo, perché fino a pochi anni fa esisteva una norma che prevedeva l'annotazione per la sospensione della patente per chi oltrepassasse il limite di oltre 10 chilometri orari e dopo due annotazioni era prevista la revisione della patente stessa. Ebbene, il 99 per cento delle revisioni della patente venivano disposte per violazione del limite di velocità di 50 chilometri orari. Non intendiamo creare impunità, tuttavia il buon senso vuole — fino a quando i limiti di velocità sulla nostra rete stradale non verranno stabiliti in modo da poter essere rispettati — che dai 50 ai 70, o dai 30 ai 50 chilometri orari, sia prevista una sanzione pecuniaria, ma si cominci a mettere mano alla sottrazione dei punti con una certa tolleranza che, francamente, l'emendamento propone molto limitatamente.

Si tratta di una proposta di buon senso, che mi auguro possa essere presa in considerazione dai colleghi.

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

FABIO GARAGNANI. Signor Presidente, intervengo soltanto per esprimere la mia adesione all'emendamento di buon senso presentato dal collega Luciano Dussin.

Ritengo infatti che anche i provvedimenti più restrittivi e draconiani debbano

tener conto di circostanze di tempo e di luogo e debbano essere applicati tenendo ben presente la situazione reale, in questo caso quella del traffico urbano, della difficoltà di raggiungere la meta, e, in sostanza, anche dell'impossibilità, in determinati casi, di procedere, tenendo presenti i limiti fissati dal codice della strada.

Ritengo che l'emendamento in esame non violi assolutamente la *ratio* del provvedimento del Governo ma si faccia carico di un'esigenza diffusa: la legge, ripeto, deve essere applicata tenendo conto di circostanze ben particolari. Non si può indulgere in una sanzione costantemente diffusa senza porsi il problema dell'applicazione della legge stessa.

Pertanto, sotto certi aspetti, occorre prevenire meglio e, dopo, sanzionare. In ogni caso la sanzione deve essere commisurata alla reale gravità del reato o dell'infrazione. Questa è la ragione per cui anch'io ritengo che l'articolo aggiuntivo dell'onorevole Luciano Dussin debba essere approvato, essendo improntato al semplice buonsenso, che dovrebbe caratterizzare tutti i nostri provvedimenti.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, questa è una delle proposte emendative che va nel senso — che non condividiamo — di aumentare i limiti di velocità. L'esempio portato dall'onorevole Luciano Dussin non è stato corretto. È stato un po' furbo, quando ha detto che potremmo vedere di modificare la misura per i casi in cui, nei centri abitati, si vada a 70 chilometri orari, invece che a 50. Non dice questo l'articolo aggiuntivo presentato dall'onorevole Luciano Dussin. Si parla del caso in cui si superi di oltre 20 e di non oltre 40 chilometri orari i limiti di velocità. Quindi si prevede che un autobus o un'automobile possa passare a 90 chilometri orari davanti ad un asilo, per fare un esempio (*Commenti di deputati del gruppo di Forza Italia*).

ALBERTO DI LUCA. Leggilo!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, calma!

FRANCO RAFFALDINI. Questo non è possibile!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Rosso. Ne ha facoltà.

ROBERTO ROSSO. Signor Presidente, inviterei molti colleghi a riflettere su questo articolo aggiuntivo, alla luce dell'esperienza concreta che ognuno di noi vive sulle strade. In moltissimi casi, la segnaletica stradale impone limiti oggettivamente assurdi per la comprensione e per il buonsenso di chiunque di noi. Essere contrari a questo articolo aggiuntivo, che sembra di una ragionevolezza assoluta, significa fare un torto al buonsenso che chiunque in quest'aula può avere.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA
(ore 13,38)

ROBERTO ROSSO. Se, a monte dell'intervento della nuova patente a punti, si fosse fatta una revisione della segnaletica stradale che rendesse concreta la punibilità in termini così draconiani, sarebbe un conto. Ma, a fronte di quello che succede oggi sulle strade, respingere questo articolo aggiuntivo mi sembra veramente in contraddizione con la ragionevolezza a cui ciascun eletto in questo Parlamento dovrebbe rispondere.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Lupi. Ne ha facoltà.

MAURIZIO ENZO LUPI. Signor Presidente, intervengo molto brevemente per condividere l'articolo aggiuntivo proposto dal collega Luciano Dussin. Non si tratta di aumentare alcun limite di velocità, perché, altrimenti, ci prendiamo in giro. Si tratta soltanto di decidere quando deve scattare la perdita dei punti previsti dal nuovo codice della strada di cui stiamo

discutendo. Quindi, il superamento del limite di velocità viene punito, sempre e in ogni caso, perché le sanzioni possono essere diverse: i punti, la multa o qualsiasi altra sanzione prevista dal codice della strada. Si tratta di essere realistici, di pensare che in città, nei grandi centri urbani, oltre il limite di velocità dei 50...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Lupi.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, faccio notare ai colleghi che, anche in questo caso, si sta parlando della patente a punti, sulla quale ben sapete che ci sarà una nuova proposta del relatore, tanto è vero che ciò è stato anticipato dal Presidente Casini. Dunque, si riunirà il Comitato dei nove, per formulare una nuova proposta in relazione ai punteggi per ciascuna infrazione. Approvare adesso questo articolo aggiuntivo, che, anticipando il problema, prevede una sanzione di due punti per il caso in esame, complicherebbe il lavoro successivo.

Chiedo, quindi, alla Presidenza che accantoni anche l'esame dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

ALBERTO DI LUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTO DI LUCA. Signor Presidente, vorrei chiedere al relatore e al Governo se sia prevista una norma che sanzioni quegli amministratori che pongono limiti di velocità vessatori verso il basso: in strade a tre corsie, l'imposizione del limite di velocità a 30 chilometri orari fa sorgere il ragionevole sospetto che ciò venga stabilito soltanto per fare cassa (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*). Ciò, oltre che gravare sulle tasche dei poveri automobilisti che cadono in queste trappole,

determinerebbe anche una sanzione di due punti. Credo che ciò debba essere valutato. Non voglio entrare nel merito di questo articolo aggiuntivo che, peraltro, condivido; tuttavia, sottopongo all'attenzione di tutti l'ipotesi di controllare, in qualche modo, gli amministratori che abusano del potere di imporre i limiti di velocità.

PRESIDENTE. Mi sembra che non vi siano obiezioni, pertanto, l'esame dell'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 si intende accantonato.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Susini 3.10, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	413
Votanti	412
Astenuti	1
Maggioranza	207
Hanno votato sì	191
Hanno votato no ..	221).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Susini 3.11.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, tutti gli emendamenti a firma del collega Susini, del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, riguardano l'arrotondamento degli importi delle sanzioni e servono soltanto a porre al Governo un problema, che ritengo sia anche facilmente risolvibile. Viene segnalato da più parti, sia da coloro che accertano le sanzioni, sia dagli stessi cittadini che pagano, che a volte queste cifre sono veramente cervelotiche: 5 centesimi, 35 centesimi, 65 centesimi. Un invito che vorremmo fare al Governo, se possibile, in un quadro di semplificazione, è di porre queste sanzioni

con la cifra arrotondata: non ci complichiamo troppo la vita nell'applicare sanzioni di questo tipo.

Quindi, signor Presidente, a nome dei deputati del mio gruppo, dichiaro che tutti questi emendamenti che portano con sé l'arrotondamento sono ritirati ... Signor Presidente, lei non mi ha ascoltato perché stava facendo un'altra cosa ... Ho detto che tutti gli emendamenti che hanno come scopo quello dell'arrotondamento — ho posto un problema al Governo: non so se può dire qualcosa il suo rappresentante —, sono da noi conseguentemente, ritirati.

PRESIDENTE. Mi scusi, collega Duca.

La mia distrazione era soltanto derivante dal fatto che in tribuna è presente il ministro degli esteri del Regno di Spagna, Ana Palacio, che saluto a nome dell'Assemblea (*Applausi*).

Come vede, onorevole Duca, la mia distrazione è ben meritata o, almeno, ero distratto apparentemente.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, intanto credo che l'onorevole Duca sia disponibile a semplificarci la vita con il ritiro degli emendamenti, ovviamente, perché era complicato chiedere tutto questo attraverso quegli emendamenti.

Al di là della battuta, onorevole Duca, lei ritira gli emendamenti, ma per dare un contributo può presentare un ordine del giorno, in quanto credo che il contributo che lei può dare possa essere valutato positivamente anche rispetto ad una semplificazione. Pertanto, la prego di presentare un ordine del giorno e la ringrazio anche per il contributo che da lei ci viene dato.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, può indicarci gli emendamenti che vengono ritirati?

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, colgo l'occasione intanto per dire che non l'avevo rimproverata. A nome dei deputati del mio gruppo ritiro gli emendamenti Susini 3.11, 3.12, 3.16, 3.15, 3.14, 3.19, 3.18, 3.24, 3.27, 3.31, 3.35 e 3.34 Raffaldini 3.17 e 3.26, Rognoni 3.22, 3.21 e 3.25, Adduce 3.20, Panattoni 3.28 e 3.30, Tidei 3.32 e 3.33.

Sono, inoltre, ritirati gli emendamenti De Luca 3.51, Susini 3.41, 3.42, 3.46, Adduce 3.45, Rognoni 3.48 e 3.49.

PRESIDENTE. È ritirato anche l'emendamento Susini 3.47?

EUGENIO DUCA. No, signor Presidente, poiché si tratta di un emendamento che intende sopprimere la lettera *d*) del comma 11 dell'articolo 3 ed è, quindi, di merito; mi riferisco solo agli emendamenti che prevedono un arrotondamento.

Sono, altresì, ritirati gli emendamenti Susini 3.55, 3.54, 3.56, 3.58, 3.57, 3.60 e 3.59, Adduce 3.63 e 3.62, Tidei 3.65 e 3.67, Adduce 3.64.

PRESIDENTE. Sta bene.

Sospendo la seduta che riprenderà alle ore 15.

La seduta, sospesa alle 13,50, è ripresa alle 15.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armosino, Brancher, Giovanardi e Stucchi sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Poiché il Comitato dei nove continua i suoi lavori, sospendo la seduta fino alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 15,05, è ripresa alle 15,35.

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

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

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di questa mattina si è votato, da ultimo, l'emendamento Susini 3.10.

Ricordo inoltre che sono stati accantonati gli articoli aggiuntivi Adduce 2.02, Emerenzio Barbieri 2.03 e 2.04, Pasetto 2.05 e Luciano Dussin 2.06.

Ricordo, infine, che, prima della sospensione, sono stati ritirati gli emendamenti Susini 3.11, 3.12, 3.16, 3.15, 3.14, 3.19 e 3.18, Raffaldini 3.17, Rognoni 3.22 e 3.21, Adduce 3.20, Raffaldini 3.26, Rognoni 3.25, Susini 3.24, Panattoni 3.28, Susini 3.27, Panattoni 3.30, Susini 3.31, Tidei 3.32 e 3.33, Susini 3.35, 3.34, 3.41, 3.42 e 3.46, Adduce 3.45, Rognoni 3.48 e 3.49, Susini 3.55, 3.54, 3.56, 3.58, 3.57, 3.60 e 3.59, Adduce 3.63 e 3.62, Tidei 3.65, Adduce 3.64 e Tidei 3.67.

Passiamo dunque alla votazione dell'emendamento Lion 3.13.

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

MARCO LION. Signor Presidente, vorrei chiedere al relatore un attimo di attenzione su questo nostro emendamento, perché ritengo che, con poco sforzo e senza creare alcun problema, potrebbe essere approvato e diventare legge dello Stato. Con questo emendamento, i comuni possono — ripeto, possono — consentire ad alcune tipologie di veicoli — ma noi pensiamo in particolare alle biciclette — di transitare contromano nelle strade a senso unico, ove questo non costituisca pericolo o intralcio. Pensiamo a delle strade urbane, anche larghe, dove esiste un senso unico e dove sarebbe possibile fare questo.

Il principio di questa norma, che tra l'altro è presente nel codice della strada di altri paesi europei — è un dato di fatto —, è quello di rendere più breve possibile il percorso di chi sceglie il mezzo di locomozione meno inquinante e meno ingombrante — la bicicletta appunto. È chiaro che, in questi tratti di strada dove le biciclette potranno andare anche contromano, la segnaletica verticale dovrà essere comunque adeguata, con cartelli che avvisino gli automobilisti della possibilità che la strada sia percorsa in senso contrario da questi veicoli di ridotte dimensioni.

D'altronde questa situazione è già presente, ripeto, in altri paesi. In ambito urbano ciò non creerebbe problemi, perché il traffico, in certe strade urbane, è certamente molto lento e ciò darebbe sicuramente un ulteriore slancio a questa modalità di trasporto — la bicicletta — che, in ambito urbano, incide di meno sul caos e sull'inquinamento atmosferico ed acustico e consente comunque di spostarsi in tempi estremamente rapidi per la città, senza costosi rifornimenti di carburante. Va considerato, infatti, che oltre il 50 per cento degli spostamenti in ambito urbano copre distanze inferiori ai cinque chilometri, quindi, facilmente percorribili in bicicletta praticamente da chiunque.

Negli altri paesi europei la mobilità ciclistica è una realtà molto diffusa e, infatti, una norma del genere esiste. In Olanda e in Danimarca, oltre il 30 per cento degli spostamenti urbani avviene in bicicletta. La Gran Bretagna ha approvato un piano nazionale dei trasporti che prevede la realizzazione di ben 8 mila chilometri di piste ciclabili. In Austria e in Germania, dove le piste ciclabili sono una realtà urbana molto diffusa, ci sono diverse migliaia di chilometri di piste ciclabili ad uso turistico.

Chiedo un attimo di attenzione al relatore perché, tra l'altro, questa norma consentirebbe quello che, attraverso delle ordinanze dei sindaci, di fatto già avviene in Italia, ma che andrebbe sicuramente normato nel codice della strada. Infatti, è possibile andare contromano in tratti urbani delle città di Ferrara — che ha anche

l'appellativo di « città europea della bicicletta » – e di Mestre. Credo, quindi, che si potrebbe fare un piccolo sforzo per esprimere un parere positivo e prevedere l'entrata in vigore di questa norma nel nostro codice della strada.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.13, 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</i>	339
<i>Votanti</i>	336
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	169
<i>Hanno votato sì</i>	139
<i>Hanno votato no</i> ..	197).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.23, 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</i>	356
<i>Votanti</i>	355
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	178
<i>Hanno votato sì</i>	145
<i>Hanno votato no</i> ..	210).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.29, 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</i>	361
<i>Votanti</i>	358
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	180
<i>Hanno votato sì</i>	148
<i>Hanno votato no</i> ..	210).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 3.1, 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</i>	349
<i>Votanti</i>	346
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	174
<i>Hanno votato sì</i>	12
<i>Hanno votato no</i> ..	334).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 3.2, 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</i> <i>Votanti</i>	355
<i>Maggioranza</i>	178
<i>Hanno votato sì</i>	2
<i>Hanno votato no</i> ..	353).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 3.37, 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</i>	358
<i>Votanti</i>	356
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	179

Hanno votato sì 134
Hanno votato no .. 222).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Tuccillo 3.38, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 352
Votanti 351
Astenuti 1
Maggioranza 176
Hanno votato sì 139
Hanno votato no .. 212).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.39, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 356
Votanti 354
Astenuti 2
Maggioranza 178
Hanno votato sì 144
Hanno votato no .. 210).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 3.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 362
Votanti 355
Astenuti 7
Maggioranza 178

Hanno votato sì 37
Hanno votato no .. 318).

L'emendamento Cuccu 3.4 è pertanto assorbito.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 3.5, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 363
Votanti 359
Astenuti 4
Maggioranza 180
Hanno votato sì 21
Hanno votato no .. 338).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 3.6, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 361
Votanti 356
Astenuti 5
Maggioranza 179
Hanno votato sì 15
Hanno votato no .. 341).

Prendo atto che l'onorevole Tarantino non è riuscito ad esprimere il proprio voto e che avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.69, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti* 360
Votanti 356
Astenuti 4
Maggioranza 179
Hanno votato sì 129
Hanno votato no .. 227).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.70, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti* 364
Votanti 362
Astenuti 2
Maggioranza 182
Hanno votato sì 146
Hanno votato no .. 216).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.71, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti* 364
Votanti 363
Astenuti 1
Maggioranza 182
Hanno votato sì 142
Hanno votato no .. 221).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.80 della Commissione, accettato dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti* 371
Votanti 369
Astenuti 2
Maggioranza 185
Hanno votato sì 338
Hanno votato no .. 31).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.81 della Commissione, accettato dalla Commissione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(*Presenti* 367
Votanti 366
Astenuti 1
Maggioranza 184
Hanno votato sì 362
Hanno votato no .. 4).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 3.40, accettato dalla Commissione e 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 approva (*Vedi votazioni*).

(*Presenti e votanti* 376
Maggioranza 189
Hanno votato sì 372
Hanno votato no .. 4).

Passiamo all'emendamento Albonetti 3.43.

Chiedo all'onorevole Albonetti se acceda all'invito al ritiro.

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, lo ritiro purché venga confermato, e resti agli atti dell'Assemblea, quanto è

stato detto in Commissione, cioè che il Governo sta provvedendo con sua circolare a risolvere il problema.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, non ho alcuna difficoltà a confermare quanto sia il relatore sia io abbiamo affermato nel corso dei lavori in Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Albonetti?

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, in questo caso, ritiro il mio emendamento 3.43.

PRESIDENTE. Sta bene. Ritira anche il successivo 3.44 a questo punto?

GABRIELE ALBONETTI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.
Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Susini 3.47, 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</i>	379
<i>Votanti</i>	376
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	189
<i>Hanno votato sì</i>	159
<i>Hanno votato no</i> ..	217).

Prendo atto che l'onorevole Tarantino non è riuscito a votare e che avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Passiamo all'emendamento Susini 3.51-*bis*.

EUGENIO DUCA. È ritirato, signor Presidente.

PRESIDENTE. È ritirato? Susini, ritiri anche il successivo e stiamo a posto! Dov'è Susini?

MARCO SUSINI. È ritirato, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. E il 3.53?

MARCO SUSINI. È ritirato anche questo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Anche il 3.53? Sta bene. Bravo Susini!

MARCO SUSINI. Anche il mio emendamento 3.52 è ritirato, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha ritirato tutto! I colleghi la ringraziano ed anche la Presidenza.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Raffaldini 3.8 e Mazzarello 3.72, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	380
<i>Votanti</i>	379
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	190
<i>Hanno votato sì</i>	161
<i>Hanno votato no</i> ..	218).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Albonetti 3.61.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Raffaldini. Il successivo è un suo emendamento, onorevole Raffaldini.

FRANCO RAFFALDINI. Parlo su quello del collega Albonetti, signor Presidente.

PRESIDENTE. Non sul suo? Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, intervengo su questo emendamento Albonetti 3.61 che propone una modifica al decreto-legge sul seguente problema. Se un operatore della polizia intercetta un autista, un autotrasportatore che ha superato i tempi di guida oppure che non ha rispettato i tempi di riposo, si prevede che il predetto organo accertatore, oltre che procedere all'applicazione della sanzione pecuniaria, gli intimi di non proseguire e disponga che, con tutte le cautele — così dice il decreto-legge — il veicolo sia condotto, non si sa da chi, alla prima sosta e che si faccia dormire l'autista, il quale, fatte le sue ore di sonno, andrà a ritirare i suoi documenti, non si capisce come, al commissariato della città più vicina.

Con questo emendamento noi prevediamo che rimanga l'intimazione scritta nel verbale di contestazione e che, se l'autista continua a circolare, vi sia la sanzione aggiuntiva della sospensione della patente, mentre abbiamo tolto quella parte molto confusa e di difficile applicazione secondo la quale bisogna che qualcuno accompagni con prudenza il camion nelle zone di sosta. So che c'è un emendamento di altro tipo che ha tentato di risolvere questo problema. Però, poiché questo mio emendamento vive, ho voluto illustrarne la motivazione.

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini, io non ho capito nulla, ma è colpa mia (*Si ride*).

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Albonetti 3.61, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	386
Votanti	383
Astenuti	3
Maggioranza	192
Hanno votato sì	172
Hanno votato no ..	211).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 3.74, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	375
Votanti	370
Astenuti	5
Maggioranza	186
Hanno votato sì	162
Hanno votato no ..	208).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Ruggia 3.7.

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

ANTONIO RUGGHIA. Signor Presidente, l'articolo 175 del codice della strada impedisce il transito sulle autostrade e strade extraurbane principali e sui raccordi e tangenziali delle grandi città ai motoveicoli di cilindrata inferiore a 150 cc. La circolazione soprattutto sulle tangenziali e sui raccordi urbani rappresenta una alternativa al traffico congestionato delle città. Io credo che senza alcun problema per la sicurezza stradale si dovrebbe consentire la circolazione su tali strade anche ai motoveicoli da 125 cc, tenendo conto che tra l'altro per guidare questi mezzi si impone una specifica patente di guida. Non c'è da un punto di vista della tecnologia costruttiva, della potenza e della sicurezza del mezzo alcuna differenza tra motocicli da 125 cc a 150 cc,

per cui appare anacronistica la distinzione fissata per legge. Con la possibilità di transito su tali strade, penso ad esempio al grande raccordo anulare di Roma, si incrementerebbe l'uso degli scooter a 125 cc rispetto a quelli di cilindrata inferiore, con maggiori garanzie di sicurezza ed affidabilità. Inoltre, si contribuirebbe a snellire il traffico nelle grandi città.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ruggia 3.7, 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</i>	382
<i>Votanti</i>	372
<i>Astenuti</i>	10
<i>Maggioranza</i>	187
<i>Hanno votato sì</i>	162
<i>Hanno votato no</i> ..	210).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Raffaldini 3.9 e Mazzarello 3.73, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	389
<i>Votanti</i>	388
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	195
<i>Hanno votato sì</i>	167
<i>Hanno votato no</i> ..	221).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 3.66, 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</i>	392
<i>Votanti</i>	391
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	196
<i>Hanno votato sì</i>	168
<i>Hanno votato no</i> ..	223).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mazzarello 3.68

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, questo emendamento avrebbe voluto illustrarlo l'onorevole Mazzarello, ma non può farlo perché ha parlato sul complesso degli emendamenti, ma pone una questione abbastanza delicata che riguarda i mezzi pesanti che circolano all'interno delle aree ferroviarie o degli interporti. Ora, questi tipi di camion fanno un servizio prettamente interno, anche con orari completamente diversi da quelli di chi svolge il mestiere di autotrasportatore.

Quindi, forse il tempo non ci ha consentito — presi come siamo da altre questioni — di approfondirlo, però a me pare che sia una deroga quanto mai opportuna, perché si tratta di uno strumento di lavoro interno alle aree portuali e degli interporti, nelle quali i camion svolgono un lavoro completamente diverso da quello che svolgono sulle strade italiane. Quindi è come se fosse un mezzo di lavoro all'interno di un circuito chiuso; alcune deroghe sul funzionamento del cronotachigrafo sono indispensabili se vogliamo garantire l'operatività all'interno degli scali portuali e degli interporti e all'interno dei terminal portuali, dove i camion svolgono essenzialmente un servizio navetta interno.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, su questo emendamento io ho

espresso parere contrario perché non esiste alcun obbligo, per i mezzi circolanti nelle aree circoscritte portuali, all'uso del cronotachigrafo.

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

EGIDIO BANTI. Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma all'emendamento Mazzarello 3.68, anche perché credo che alcuni mezzi forse non hanno tale obbligo, ma altri questo obbligo ce l'hanno. Quindi, l'emendamento mi sembra strettamente pertinente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, devo contraddire il relatore perché molti di questi veicoli continuano a mantenere l'obbligo dell'uso del cronotachigrafo indipendentemente dal luogo, quindi, anche all'interno delle aree portuali. Non è vero, pertanto, quello che ha detto il relatore (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mazzarello 3.68, 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</i>	393
<i>Votanti</i>	392
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	197
<i>Hanno votato sì</i>	167
<i>Hanno votato no</i> ..	225).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 3.75, 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</i>	388
<i>Votanti</i>	386
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	194
<i>Hanno votato sì</i>	160
<i>Hanno votato no</i> ..	226).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Tuccillo 4.3 e Zanella 4.4.

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, insistiamo su questi identici emendamenti di ordine tecnico e direi quasi ovvi e di buonsenso perché prevedono soltanto l'arrotondamento delle cifre delle sanzioni pecuniarie comminate; e poiché ciò viene richiesto dagli enti locali, proprio per fini di fluidità nel comminare e poi nel riscuotere le somme, mi sembrerebbe di assoluto buonsenso accogliere questi identici emendamenti. Pertanto, insistiamo affinché essi siano accolti dal Governo.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, come i colleghi ricorderanno noi abbiamo ritirato tutta una serie di emendamenti che avevano come scopo quello di giungere ad un arrotondamento delle cifre. Quella contenuta in questi identici emendamenti mi pare sia veramente una norma che va nella direzione della semplificazione sia nei confronti del cittadino utente che paga la contravvenzione sia nei confronti degli organi accertatori che redigono i verbali; ciò per evitare nel momento in cui si va a pagare la contravvenzione, di portarsi appresso qualche chilo di monetine. Questo emendamento non avrebbe fra l'altro nessun effetto dal punto di vista dei costi perché l'arrotondamento sarebbe previsto

in eccesso o in difetto a seconda che superi o sia al di sotto dei 50 centesimi; conseguentemente non ci sarebbe alcuna influenza sulle entrate dello Stato. Si tratti quindi di emendamenti di assoluto buonsenso. Non si capisce perché uno debba pagare 69,16 o 78,03 centesimi e non invece 69 o 78 centesimi; quindi, ripeto, mi pare una norma di effettivo buonsenso. Tra l'altro i tempi previsti per la sua applicazione sarebbero più che sufficienti. Pertanto, sarebbe estremamente positivo che l'Assemblea approvasse questi identici emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Tuccillo 4.3 e Zanella 4.4, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	378
<i>Votanti</i>	375
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	188
<i>Hanno votato sì</i>	159
<i>Hanno votato no</i> ...	216).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 4.1, 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</i>	379
<i>Votanti</i>	376
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	189
<i>Hanno votato sì</i>	42
<i>Hanno votato no</i> ...	334).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Osvaldo Napoli 4.2 e 4.6 Pasetto, accettati 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>	389
<i>Votanti</i>	381
<i>Astenuti</i>	8
<i>Maggioranza</i>	191
<i>Hanno votato sì</i>	376
<i>Hanno votato no</i>	5).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 5.3 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	376
<i>Votanti</i>	371
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	186
<i>Hanno votato sì</i>	367
<i>Hanno votato no</i>	4).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Tuccillo 5.2.

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, l'emendamento in questione, a meno che il relatore non che esso sia stato per certi versi recepito, è stato presentato per rendere efficace l'intervento sanzionatorio dal momento che trattandosi di infrazioni che toccano anche l'aspetto penale, queste dovrebbero essere giudicate dal tribunale e non dal giudice di pace; in caso contrario, l'applicazione della san-

zione perderebbe di efficacia. Pertanto, su questo aspetto chiederei un chiarimento al relatore.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, ho chiesto ai colleghi che hanno presentato gli emendamenti Tuccillo 5.2 e Osvaldo Napoli 5.1 e 6.1 di ritirarli perché, in effetti, con l'approvazione dell'emendamento 5.3 della Commissione tale norma viene prevista: ciò vale sia per gli stati di ubriachezza, sia per la guida sotto l'effetto di psicofarmaci.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Tuccillo accede all'invito al ritiro del suo emendamento 5.2 formulato dal relatore.

Chiedo all'onorevole Osvaldo Napoli se acceda all'invito al ritiro dei suoi emendamenti 5.1 e 6.1 formulato dal relatore.

OSVALDO NAPOLI. Sì, signor Presidente, ritiro i miei emendamenti 5.1 e 6.1.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo all'emendamento Osvaldo Napoli 6-bis.1.

Chiedo al presentatore se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

OSVALDO NAPOLI. Sì, signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo all'emendamento Osvaldo Napoli 6-ter.1.

Chiedo al presentatore se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

OSVALDO NAPOLI. Sì, signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo agli identici articoli aggiuntivi Osvaldo Napoli 6-quinquies.010, Tuccillo 6-quinquies.011 e Zanella 6-quinquies.012.

Chiedo all'onorevole Osvaldo Napoli se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

OSVALDO NAPOLI. Sì, signor Presidente, ritiro il mio articolo aggiuntivo 6-quinquies.010.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prendo atto che i presentatori degli identici articoli aggiuntivi Tuccillo 6-quinquies.011 e Zanella 6-quinquies.012 non accedono all'invito al ritiro formulato dal relatore.

Passiamo quindi ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici articoli aggiuntivi Tuccillo 6-quinquies.011 e Zanella 6-quinquies.012, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	381
<i>Votanti</i>	380
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	191
<i>Hanno votato sì</i>	161
<i>Hanno votato no</i> ..	219).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Lusetti 6-quinquies.013,

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, preannunzio il mio voto favorevole, rilevando, tuttavia, che questo dispositivo ha un precedente, nel senso che la campagna di programmazione e informazione sulla sicurezza stradale è già un provvedimento che la IX Commissione ha previsto di adottare. In Commissione, infatti, è stata presentata una risoluzione, di cui sono primo firmatario, recante le firme dei capigruppo della maggioranza, la quale sottolinea la necessità di intensificare l'informazione sulla sicurezza stradale.

Pertanto, l'articolo aggiuntivo al nostro esame, che condividiamo nello spirito, è stato, di fatto, già ampiamente discusso con gli strumenti di cui la Commissione si è dotata, e dunque «insegue» sostanzialmente una questione che la maggioranza ha già avuto modo di approfondire.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Lusetti 6-*quinquies*.013, accettato dalla Commissione e 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 approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	382
<i>Votanti</i>	380
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	191
<i>Hanno votato sì</i>	371
<i>Hanno votato no</i>	9).

L'articolo aggiuntivo Lusetti 6-*quinquies*.014 è conseguentemente precluso.

Passiamo agli identici articoli aggiuntivi Osvaldo Napoli 6-*quinquies*.01 e Realacci 6-*quinquies*.02.

Chiedo all'onorevole Osvaldo Napoli se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

OSVALDO NAPOLI. Sì, signor Presidente, ritiro il mio articolo aggiuntivo 6-*quinquies*.01.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prendo atto che i presentatori dell'articolo aggiuntivo Realacci 6-*quinquies*.02 non accedono all'invito al ritiro.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Realacci 6-*quinquies*.02, 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>	386
<i>Votanti</i>	382
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	192
<i>Hanno votato sì</i>	158
<i>Hanno votato no</i> ..	224).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Realacci 6-*quinquies*.03.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, l'articolo aggiuntivo al nostro esame, di cui sono cofirmatario, riguarda l'elevazione delle pene per la violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada. Si tratta, in realtà, della pena relativa a chi guida in stato di ebbrezza e determina un omicidio colposo.

Non riesco a comprendere come mai tale proposta emendativa non sia stata accettata dal relatore, che non ha espresso parere favorevole, e soprattutto non riesco a comprendere come la maggioranza resti sorda a questo aggravamento della sanzione in ordine ad un reato così grave. Ribadisco, infatti, che si tratta non soltanto della guida sotto effetto di sostanze stupefacenti, ma anche della determinazione di omicidio colposo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Realacci 6-*quinquies*.03, 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</i>	376
<i>Votanti</i>	372
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	187

Hanno votato sì 144
Hanno votato no .. 228).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Lusetti 6-*quinquies*.04, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 379
Votanti 370
Astenuti 9
Maggioranza 186
Hanno votato sì 148
Hanno votato no .. 222).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici articoli aggiuntivi Pasetto 6-*quinquies*.05 e 6-*quinquies*.015 della Commissione, accettati dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 384
Votanti 375
Astenuti 9
Maggioranza 188
Hanno votato sì 354
Hanno votato no .. 21).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Tidei 6-*quinquies*.07.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, con questo articolo aggiuntivo si chiede di affrontare un problema presente in molte regioni del nord, delle nostre città e del nostro paese: mi riferisco al problema del trasporto di sostanze pericolose. Chiediamo che il ministro delle infrastrut-

ture e dei trasporti individui le strade e le autostrade sulle quali non possono transitare trasporti pericolosi. In assenza di eventuali collegamenti alternativi, tali trasporti dovrebbero essere considerati trasporti eccezionali e, quindi, si dovrebbero applicare le misure, come quella della scorta, previste per i trasporti eccezionali.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Tidei 6-*quinquies*.07, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 373
Votanti 372
Astenuti 1
Maggioranza 187
Hanno votato sì 156
Hanno votato no .. 216).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Realacci 6-*quinquies*.01-*bis*.

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, uno degli scogli su cui rischiano di arenarsi le norme che stiamo approvando attiene al problema dei controlli e dobbiamo tenerne conto, se vogliamo fare un lavoro serio e utile per il paese, anche per ridurre il tremendo prezzo che paghiamo in termini di vite umane, di feriti e anche di danni economici.

Fa parte della nostra esperienza individuale, ma è impressionante verificare il dato statistico quantitativo del fenomeno della riduzione dei controlli sulle nostre strade. Oggi sulle nostre strade vi sono meno pattuglie della polizia stradale di quante non ve ne fossero mezzo secolo fa. Nel 1960, con meno di un decimo delle

macchine circolanti in Italia, vi erano più pattuglie della polizia stradale di quante non ve ne siano oggi.

È evidente — e ciò appartiene anche all'esperienza di chi di noi ha una certa età — che nel passato i controlli erano più intensi, mentre oggi sono meno intensi. Ciò talvolta porta ad adottare norme (penstate alle stragi del sabato sera) che potrebbero essere anche meno restrittive della libertà individuale, se vi fosse un aumento dei controlli. Questo articolo aggiuntivo che — me ne rendo conto — nelle attuali ristrettezze di bilancio può sembrare, per così dire, negativo per le forze di maggioranza, ha uno scopo molto semplice: stanziare fondi sufficienti a garantire alla polizia stradale e ai carabinieri un'intensificazione dei controlli sulle nostre strade. In mancanza di ciò, tutte le norme che stiamo varando possono avere un effetto psicologico immediato (finché i giornali ne parlano), ma poi vengono riasorbite nei comportamenti quotidiani, perché la gente si abitua al fatto che vengono approvate norme che poi non vengono rispettate.

Si tratta, quindi, di un articolo aggiuntivo volto a fornire i mezzi e ad aumentare gli organici, in primo luogo della polizia stradale ma anche dell'Arma dei carabinieri, per far rispettare effettivamente le norme che stiamo approvando (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, devo ringraziare l'onorevole Reacci che ha posto una questione sempre presente non soltanto nel corso dei lavori della Commissione, ma anche nell'attività del Governo.

Vi è il grosso problema del controllo sul territorio. Non v'è dubbio che approviamo norme, prevediamo prescrizioni che

fanno il loro corso, ma poi bisogna anche applicare le sanzioni. Questo articolo aggiuntivo richiama l'esigenza di rafforzare l'organizzazione e la presenza delle forze dell'ordine sul territorio. In questa sede, non possiamo accogliere l'articolo aggiuntivo in esame, ma ciò non significa rigettare o disconoscere che esiste un problema.

Vi sono 28.700 pattuglie della Polstrada che hanno operato nei giorni immediatamente successivi all'emanazione del decreto-legge. Si sta cercando, compatibilmente con le risorse e con l'organico delle forze dell'ordine, di determinare un controllo sempre più massiccio sul territorio. Certamente, tale controllo non può essere affidato solamente alle pattuglie, ma deve essere anche attuato attraverso strumenti telematici e sistemi elettronici. Credo si stia andando in tale direzione.

Forse, approvare la proposta emendativa in esame in questa fase non ci trova d'accordo, ma si sta andando in quella direzione in termini più completi e puntuali di quanto si possa pensare.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, durante il mio intervento nella discussione sulle linee generali sollevai, tra le altre questioni, la necessità di accompagnare la fase di controllo. In tale ambito denunciavo la situazione in cui si trovano attualmente le forze di polizia a cui il ministro Tremonti ha, addirittura, tagliato la benzina per le auto. Mentre discutevo di ciò — come si evince dal resoconto stenografico — il presidente della Commissione, onorevole Romani, mi ha interrotto dicendomi che il problema era già stato risolto essendo le risorse già previste dal DPEF. Non mi fido di tale affermazione: se tutto fosse già risolto non comprenderei il parere contrario sull'articolo aggiuntivo in esame. Se non lo si accoglie vuol dire che il problema, a tutt'oggi, non è affatto risolto.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Raffaldini, te l'ho anche spiegato!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Realacci 6-*quinquies*.01-*bis*, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	358
Votanti	357
Astenuti	1
Maggioranza	179
Hanno votato sì	148
Hanno votato no ..	209).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Buontempo 6-*quinquies*.06.

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

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, vorrei riferirmi allo stesso problema posto dall'onorevole Realacci con una sostanziale differenza: non chiedo di attingere ad un fondo che già ha la sua indisponibilità, come ci ha ricordato il viceministro. Credo che le nostre norme debbano essere fatte rispettare. Possiamo comminare tutte le sanzioni del mondo per le stragi del sabato sera, ma se su strada non vi sono agenti di polizia locale o nazionale che fanno i dovuti controlli non riusciamo ad incidere sulla questione.

Non capisco perché la Commissione abbia espresso parere contrario sulla mia proposta emendativa che non toglie fondi a nessuno. L'articolo aggiuntivo da me proposto dice che a chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti durante le ore notturne, si commina una sanzione aggiuntiva che va a finanziare le polizie locali e provinciali del luogo in cui avvengono gli incidenti. Dunque, i controllori

lati indisciplinati pagano i controllori: non si toglie una sola lira alle casse dello Stato.

Con la proposta emendativa in esame chiediamo che ogni anno il fondo così costituito venga ripartito tra le dieci province che hanno registrato nell'anno precedente la maggiore mortalità causata da incidenti stradali.

Si applica, quindi, una pena pecuniaria aggiuntiva al fine di costituire un fondo, che andrebbe a beneficio delle province che hanno avuto il più alto indice di mortalità, affinché esse possano finanziare, senza togliere una lira allo Stato, la polizia locale, dal momento che né le province né i comuni sono in grado, con le risorse attuali, di farvi fronte. Se non sussiste un problema di bilancio, vorrei sapere allora qual è il motivo per il quale la Commissione ha espresso un parere contrario su questo emendamento. Oppure devo pensare che qui gli emendamenti sono lottizzati e, quindi, dato che la Commissione ha già espresso un parere favorevole su un altro mio emendamento, non è allora possibile esprimere un ulteriore parere favorevole su un altro mio emendamento?

Onorevole relatore, conoscendo la sua sensibilità e sapendo con quale dedizione lei si è dedicato a questa materia, capisco la sua difficoltà a trovare un punto di equilibrio fra esigenze diverse, tuttavia vorrei farle presente che l'emendamento 1.8, sempre a mia firma, sul quale la Commissione ha espresso parere favorevole e che è stato approvato, ha una finalità analoga, perché tende a recuperare 3000 agenti da impiegare nei controlli sulle strade, dato che il servizio di controllo per i trasporti pericolosi lo possono effettuare delle ditte specializzate. Ebbene, con lo stesso spirito ho presentato questo secondo emendamento che, ripeto, non costa una lira a nessuno, e che ha l'obiettivo di costituire un fondo, che andrebbe a beneficio delle province per l'attività di vigilanza sulle strade. Quindi chi viene contravvenzionato di notte, dalle ore 23 alle ore 7, in un certo senso pagherebbe un servizio che verrebbe svolto nelle stesse ore.

Pertanto, anche se comprendo le difficoltà, mi auguro che la Commissione ci voglia ripensare e che il Governo ponga attenzione e che legga l'emendamento, con la diligenza che le riconosco, signor vice-ministro ...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'abbiamo letto, onorevole Buontempo, con grande attenzione, come al solito, nei suoi confronti!

TEODORO BUONTEMPO. Dato che obiettivamente non riesco a capire perché su di esso è stato espresso un parere contrario, chiedo al relatore la cortesia almeno di spiegare quale danno deriverebbe alla collettività, allo Stato e al provvedimento che stiamo approvando, dall'approvazione di questo emendamento. Può darsi che io non veda l'errore contenuto nel mio emendamento e quindi chiedo alla Commissione e al Governo di spiegare quale danno ne deriverebbe, perché esso è ritenuto inapplicabile e perché non si può costituire un fondo.

PRESIDENTE. Onorevole Buontempo, la invito a concludere.

TEODORO BUONTEMPO. L'espressione di questi concetti era un modo per sottolineare alcuni aspetti e per richiamare l'attenzione della Commissione e del Governo, in quanto secondo me è stato compiuto un errore di disattenzione perché evidentemente è stato abbinato all'emendamento Realacci che, pur avendo una sua motivazione molto forte, aveva però un'altra logica per la copertura della spesa. Il mio emendamento invece non ha quella necessità di copertura di spesa, trattandosi della costituzione di un fondo autonomo. Vi pregherei, pertanto, di riflettere su questo mio emendamento.

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

ERMETE REALACCI. Intervengo solo per dire che l'onorevole Buontempo mi ha convinto e pertanto chiedo di sottoscrivere il suo emendamento.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. A nome dei componenti della Commissione trasporti chiedo all'onorevole Buontempo e all'onorevole Realacci, il quale ha appena sottoscritto l'emendamento in oggetto, di ritirarlo. Presenteremo infatti un ordine del giorno della Commissione al fine di provvedere in questi termini.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI (*ore 16,18*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di salutare i nostri ospiti presenti in tribuna, vorrei spiegarvi bene che c'è un popolo che ha sofferto particolarmente in questi anni: è il popolo del Kurdistan.

È qui presente il Presidente Talabani, Segretario generale dell'Unione patriottica del Kurdistan e membro del Consiglio del Governo provvisorio dell'Iraq. Ritengo gli si debba rivolgere un saluto a nome di tutti gli italiani (*Generali applausi - L'Assemblea si leva in piedi*).

Grazie, onorevoli colleghi.

Onorevole Buontempo, aderisce all'invito rivoltole dal relatore?

TEODORO BUONTEMPO. Vorrei rispondere alla cortese attenzione rivolta dal relatore alla mia proposta emendativa. Qui non si tratta di una raccomandazione contenuta in un ordine del giorno, ma di un provvedimento concreto affinché si dia vita ad un fondo che trae le proprie risorse dalle contravvenzioni per aiutare le polizie locali.

Al limite, avrei potuto capire una risposta con la quale si affermasse che tale problematica potesse essere inserita nel

prossimo provvedimento sulle stragi del sabato sera, altrimenti chiedo di votare questo articolo aggiuntivo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Buontempo, di questo problema abbiamo discusso spesso in quest'aula, parlando del fondo o della possibilità di devolvere quanto ricavato dalle contravvenzioni ad un'attività di propaganda, a progetti di difesa della vita e quant'altro. Certo, tale questione è importante e ritengo possa essere affrontata in altra sede; ad esempio, lei mi parla del provvedimento relativo alle stragi del sabato sera.

Tuttavia — è un aspetto che intendo sottolineare — non è possibile proporre tutto all'interno di norme; infatti, anche l'attività amministrativa, sia da parte del Governo sia da parte delle province e dei comuni, può essere efficace.

Onorevole Buontempo, voglio ricordarle che anche le province si stanno dotando di polizie provinciali, i comuni hanno le polizie municipali e già stanno raccogliendo fondi da investire in azioni di propaganda e di dissuasione.

Perciò, il Governo raccoglie il senso e il forte messaggio derivante dalla proposta emendativa presentata dall'onorevole Buontempo e si adopererà affinché questa materia sia collocata all'interno del decreto-legge sulle stragi del sabato sera.

PRESIDENTE. Onorevole Buontempo, allora accede all'invito al ritiro?

TEODORO BUONTEMPO. Presidente, insisto per la votazione della mia proposta emendativa.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo ag-

giuntivo Buontempo 6-*quinquies*.06, 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).

(Presenti	355
Votanti	347
Astenuti	8
Maggioranza	174
Hanno votato sì	119
Hanno votato no ..	228).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Raffaldini 7.65 e Gibelli 7.66.

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

ANDREA GIBELLI. Presidente, chiedo al Governo di esporre all'Assemblea quali siano i motivi per cui, attraverso una serie di norme che irrigidiscono nel complesso il codice della strada, si decida di non rispettare la delega, posticipando l'inserimento della targatura dei ciclomotori.

Con questo emendamento si intende anticipare la targatura rispetto ai tempi previsti nella delega. Dunque, o il ministro ci chiarisce quali siano i motivi di tale proroga o, veramente, non se ne comprendono le ragioni.

PRESIDENTE. Viceministro Tassone, intende rispondere all'onorevole Gibelli?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'onorevole Gibelli già lo sa, ci sono state motivazioni di ordine tecnico e non un tentativo di eludere un impegno che il Governo si è già assunto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici

emendamenti Raffaldini 7.65 e Gibelli 7.66, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	365
<i>Votanti</i>	350
<i>Astenuti</i>	15
<i>Maggioranza</i>	176
<i>Hanno votato sì</i>	147
<i>Hanno votato no</i> ..	203).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Gibelli 7.68.

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

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente, abbiamo approvato una norma che prevede a decorrere dal 1° luglio 2005 l'obbligo del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori per i maggiorenni privi di patente.

L'emendamento in esame introduce una norma transitoria, in virtù della quale chi abbia compiuto diciotto anni alla data di entrata in vigore del decreto ottiene il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori previo il solo accertamento dei requisiti fisici e psichici.

A nostro avviso, si tratterebbe comunque di un notevole passo in avanti per la tutela della sicurezza, perché si tratta comunque di effettuare controlli medici nei confronti di una categoria di persone che — voglio ricordarlo — sono poche e in gran parte anziane. Tale norma transitoria servirebbe per evitare agli ultrasessantenni — mi viene in mente l'anziano che abita vicino casa mia, che si muove con la Vespa 50 da sessant'anni per recarsi al mercato o al bar per giocare a scopa — che già sono sottoposti al controllo medico, di andare in autoscuola a fare i quiz. La norma transitoria che proponiamo supererebbe il problema.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, abbiamo approvato questa mattina, con l'unanime parere favorevole della Commissione, l'emendamento 2.32, a norma del quale, a decorrere dal 1° luglio 2005, l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori è esteso anche ai maggiorenni che non siano già titolari di patente di guida.

Con l'approvazione dell'emendamento in esame, chi abbia compiuto diciotto anni alla data di entrata in vigore del decreto — quindi non soltanto la persona anziana — ottiene il certificato di idoneità alla guida di ciclomotori con il solo accertamento dei requisiti fisici e psichici prescritti. Ciò significa in pratica che chi ha diciotto anni, dal momento in cui li compie e per il resto della vita, se ha i requisiti psichici e fisici, si presenta e ottiene il certificato. Quindi, la norma, anziché dal 1° luglio 2005, decorrerà fra diciotto anni; ciò significa estendere il certificato a tutti, il che non è possibile.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gibelli 7.68, 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</i>	361
<i>Votanti</i>	352
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	177
<i>Hanno votato sì</i>	63
<i>Hanno votato no</i> ..	289).

Prendo atto che l'onorevole Realacci ha erroneamente espresso voto favorevole, mentre intendeva esprimere voto contrario.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Gibelli 7.69.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Raffaldini, al quale ricordo che ha un minuto di tempo a disposizione. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, l'emendamento in esame è un emendamento grave, in quanto interviene sulla normativa relativa al patentino e all'educazione stradale nelle scuole. Sono stati previsti per i minorenni corsi sulla sicurezza della circolazione, al termine dei quali viene rilasciato il patentino, nell'ambito dell'autonomia scolastica, ed è stato altresì previsto che tali corsi siano gratuiti (al contrario, chi intende frequentare i corsi presso le autoscuole deve pagare).

L'emendamento in esame elimina la gratuità: i ragazzini che frequentano i corsi nelle scuole dovrebbero pagare per il rilascio del patentino, il che snatura il senso dell'educazione stradale nella scuola.

ANDREA GIBELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 7.69 a mia firma.

PRESIDENTE. Sta bene.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 7.1, 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</i>	355
<i>Votanti</i>	352
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	177
<i>Hanno votato sì</i>	18
<i>Hanno votato no</i> ..	334).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Cuccu 7.2.

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

PAOLO CUCCU. Signor Presidente, per la prima volta durante la discussione del disegno di legge di conversione del decreto in esame, intendo parlare della qualità della rete stradale italiana, con specifico riferimento alla qualità della rete stradale sarda.

Molti di noi — certamente non tutti — conoscono la precaria condizione di questa rete. In modo particolare gli autotrasportatori e i tassisti che operano nella nostra regione, con queste tabelle, avranno sicuramente grandissime difficoltà. Molti di loro, in un unico viaggio, corrono il rischio di perdere il titolo della patente. L'Assotrasporti sarda ha commissionato recentemente uno studio dal quale si evince la situazione di difficoltà, anche a causa della mancata modificazione della cartellonistica verticale nelle strade dove sono stati eseguiti lavori. Esemplicando, si riduce la velocità a 50 chilometri orari, perché ci sono lavori in corso, e questi cartelloni non vengono rimossi neanche dopo la fine dei lavori. Può, dunque, succedere che, con questi limiti di velocità, autotrasportatori e tassisti perdano la patente, perché è stato studiato che, per percorrere la Sardegna con un mezzo di autotrasporto dal nord al sud o viceversa, si impiega addirittura una giornata. Ecco perché chiedo che agli autotrasportatori e ai tassisti sardi vengano attribuiti trenta punti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 7.2, 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</i>	359
<i>Votanti</i>	354
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	178

Hanno votato sì 38
Hanno votato no .. 316).

Passiamo all'emendamento Gibelli 7.70.

ANDREA GIBELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, chiedo di intervenire su questo emendamento, perché, nella sostanza, vorrei che l'Assemblea prendesse atto del fatto che la volontà della Lega, durante tutta la discussione del provvedimento, è stata quella di inasprire le sanzioni per i comportamenti gravi e di ridurre le sanzioni per i comportamenti sbagliati. Sulla base di questa volontà, abbiamo proposto il mio emendamento 7.70, che innalza il punteggio delle patenti da venti a venticinque. Ulteriori riflessioni hanno consentito al relatore e alla Commissione medesima di presentare l'emendamento 7.110 della Commissione, che introduce il cosiddetto limite di decurtazione massima dei punti, attraverso l'adozione del testo di un emendamento della Lega nord nel quale, in sostanza, si dice che, quando vengono commesse contestualmente più infrazioni, non si possano sottrarre più di quindici punti, purché si tratti di infrazioni lievi. Con tale proposta si è inteso introdurre il principio secondo cui non possiamo imporre al paese un insieme di norme che inaspriscono le sanzioni per i comportamenti gravi, senza prevedere una serie di meccanismi che attenuino le somme matematiche per quanto riguarda, invece, i comportamenti sbagliati.

A me fa piacere che la Commissione abbia adottato questa proposta, che va letta contestualmente all'emendamento 7.11 del collega Nicotra. Preannuncio l'argomento, affinché si capisca il motivo per cui il mio emendamento 7.70 viene superato. Nella nuova formulazione l'emendamento Nicotra 7.11 prevede che l'automobilista possa ottenere un *bonus*, qualora si comporti bene e non incappi in infrazioni entro un tempo ragionevole.

Quindi, sulla base della lettura contestuale dell'emendamento Nicotra 7.11, al quale chiedo di apporre la mia firma, e dell'emendamento 7.110 della Commissione, originato da una proposta della Lega nord, ritiro il mio emendamento 7.70.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giulio Conti 7.105, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e Votanti 344
Maggioranza 173
Hanno votato sì 128
Hanno votato no .. 216).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giulio Conti 7.106, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 344
Votanti 343
Astenuti 1
Maggioranza 172
Hanno votato sì 40
Hanno votato no .. 303).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 7.71, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e Votanti 361
Maggioranza 181

Hanno votato sì 139

Hanno votato no .. 222).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.110 della Commissione.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, credo che questo sia l'emendamento che, accogliendo la soluzione del cumulo, consentirà di ritirare i successivi emendamenti Albonetti 7.72 e Rognoni 7.73, di cui annuncio il ritiro a nome dei presentatori. Si tratta di un emendamento che introduce un meccanismo di cumulo.

Io spero che vi sia un'interpretazione corretta di questa norma — è questo il motivo per cui intervengo e di questo abbiamo chiesto anche ai funzionari e al Governo: in questo senso, io mi auguro che il dibattito serva anche per dare questa indicazione — per cui sia previsto il cosiddetto *bonus*, vale a dire un premio ai guidatori bravi, a coloro che rispettano sempre le norme: quindi, dopo due anni che uno è bravo, ottieni un premio di due punti, escludendo, ovviamente, le infrazioni gravi e gravissime, come omissione di soccorso, sorpasso in curva, vale a dire nei casi in cui si sottrae un punteggio di almeno dieci punti. Tuttavia, il *bonus* deve valere, appunto, per coloro che non hanno compiuto infrazioni e non hanno avuto sottrazioni di punti nei due anni precedenti. In altre parole, non si passa da 10 a 22 dopo due anni, ma da 10 a 20, come non si passa da 15 a 22 ma si passa da 10 a 20.

Se questa, come noi pensiamo, è l'interpretazione, va bene. In questo modo, si premiano coloro che per due anni stanno a 20 e quindi sono guidatori, automobilisti, cittadini virtuosi. Pertanto, noi ritiriamo anche i due emendamenti Albonetti 7.72 e Rognoni 7.73 e annunciamo un voto favorevole sull'emendamento proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, vorrei rassicurare il collega Duca che questa è stata la nostra intenzione, tant'è che l'emendamento 7.110 è stato presentato dalla Commissione, e l'emendamento Nicotra 7.11 stabilisce che gli effetti devono intervenire in assenza di sanzioni. Per cui vi è la massima tranquillità, sia su questo emendamento della Commissione, che sottoponiamo al voto dell'Assemblea, sia sul successivo emendamento Nicotra 7.11 in cui è stata prevista questa norma per tutelare le persone che non hanno compiuto infrazioni.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 7.110 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e Votanti 346

Maggioranza 174

Hanno votato sì 341

Hanno votato no 5).

Ricordo che gli emendamenti Albonetti 7.72 e Rognoni 7.73 sono stati ritirati.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Tuccillo 7.76.

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, su questo emendamento chiedo un momento di attenzione all'Assemblea e, in particolare, anche dei colleghi della maggioranza e spiego subito il perché. Nel dibattito di questi giorni e anche nel parere degli esperti su questo provvedimento uno dei suoi punti deboli è stato individuato nella possibilità di avere una

massa critica enorme di contenzioso per come è organizzato l'impianto del testo di legge, con una enorme sofferenza sia per i cittadini, sia per chi amministra la giustizia, ma soprattutto con il serio pericolo di rendere alla fine del tutto inefficace questo lavoro e queste norme che stiamo costruendo.

Questo emendamento interviene proprio in questa direzione perché nel sistema, così come concepito nell'impianto del decreto-legge, si prevede che i punti vengano decurtati soltanto quando venga completato l'iter del ricorso avviato dal cittadino a cui viene elevata la multa, la sanzione, quindi soltanto al terzo grado di giudizio. Noi chiediamo che quando ci sia un pronunciamento espresso da parte dell'autorità giudiziaria nel primo grado di giudizio, la sanzione sia resa già applicativa, perché diversamente rischiamo, intanto, una differenziazione enorme tra chi ha la possibilità di ricorrere e chi non ce l'ha, ma soprattutto rischiamo che l'applicazione della norma non venga rispettata. Infatti, avendo la possibilità di dover attendere i tre gradi di giudizio, alla fine il tempo è talmente ampio che di fatto la sanzione non si applica.

Per questo motivo, noi chiediamo che l'applicazione della sanzione avvenga appena vi è l'espressione del primo grado di giudizio in modo tale da rendere efficace la norma e la sanzione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Tuccillo 7.76, 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</i>	351
<i>Votanti</i>	350
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	176
<i>Hanno votato sì</i>	134
<i>Hanno votato no</i> ..	216).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 7.74, 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</i>	359
<i>Votanti</i>	357
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	136
<i>Hanno votato no</i> ..	221).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giachetti 7.3, 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>	368
<i>Votanti</i>	365
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	183
<i>Hanno votato sì</i>	353
<i>Hanno votato no</i> ..	12).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 7.77, 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</i> <i>Votanti</i>	356
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	142
<i>Hanno votato no</i> ..	214).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giulio Conti 7.79, 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</i>	357
<i>Votanti</i>	348
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	175
<i>Hanno votato sì</i>	69
<i>Hanno votato no</i> ..	279).

Prendo atto che l'onorevole Pinto non è riuscita a votare.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giulio Conti 7.80, 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</i>	357
<i>Votanti</i>	356
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	15
<i>Hanno votato no</i> ..	341).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Giachetti 7.82.

Ha chiesto di parlare per dichiarazioni voto l'onorevole Pasetto. Ne ha facoltà.

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, sappiamo che per quanto riguarda il recupero del punteggio vi è lo strumento dei corsi cosiddetti di recupero ed i soggetti indicati sono gli enti pubblici e privati. La patente si può riavere; in realtà si citano le autoscuole.

Con il suddetto emendamento poniamo due questioni: prevediamo esplicitamente che tra i soggetti che possono attivare i corsi di recupero vi siano gli enti locali, i

comuni e le province (a nostro avviso, deve essere esplicitato perché non risulta nel provvedimento in esame) e sollecitiamo una regolamentazione che fissi modalità e prezzi di tali corsi. A tale proposito, oggi si avverte un rischio vero, fortemente fondato, con riferimento al recupero della patente, che ciò non venga precisato da parte non solo delle autoscuole, ma di tutti soggetti privati. Occorre, pertanto, individuare una regolamentazione in ordine ai criteri da seguire in relazione ai costi e alle modalità di questi corsi.

Gli emendamenti in questione si pongono in questa direzione; auspichiamo che da parte del relatore vi sia una certa attenzione, soprattutto in ordine a questo emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giachetti 7.82, 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>	359
<i>Votanti</i>	358
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	180
<i>Hanno votato sì</i>	146
<i>Hanno votato no</i> ..	212).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Carbonella 7.81, 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>	363
<i>Votanti</i>	360
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	181
<i>Hanno votato sì</i>	145
<i>Hanno votato no</i> ..	215).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giulio Conti 7.78, 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</i>	368
<i>Votanti</i>	366
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	184
<i>Hanno votato sì</i>	12
<i>Hanno votato no</i> ..	354).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giulio Conti 7.84, 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</i>	367
<i>Votanti</i>	365
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	183
<i>Hanno votato sì</i>	6
<i>Hanno votato no</i> ..	359).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 7.85, 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</i>	366
<i>Votanti</i>	357
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	136
<i>Hanno votato no</i> ..	221).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Rognoni 7.86, 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</i>	366
<i>Votanti</i>	365
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	183
<i>Hanno votato sì</i>	148
<i>Hanno votato no</i> ..	217).

Passiamo all'emendamento Nicotra 7.11.

Prendo atto che la riformulazione proposta è stata accettata dai proponenti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Nicotra 7.11, nel testo riformulato, 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>	374
<i>Votanti</i>	373
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	187
<i>Hanno votato sì</i>	363
<i>Hanno votato no</i> ..	10).

Sono conseguentemente preclusi gli emendamenti Cuccu 7.4 e 7.5.

Passiamo all'emendamento Osvaldo Napoli 7.6.

Prendo atto che la riformulazione proposta è stata accettata dal proponente.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Osvaldo Napoli 7.6, nel testo riformulato, 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>	363
<i>Votanti</i>	359
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	180
<i>Hanno votato sì</i>	240
<i>Hanno votato no</i> ..	119).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Osvaldo Napoli 7.7, 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</i>	371
<i>Votanti</i>	369
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	185
<i>Hanno votato sì</i>	18
<i>Hanno votato no</i> ..	351).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 7.87, 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</i>	358
<i>Votanti</i>	357
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	179

Hanno votato sì

Hanno votato no .. 290).

Avverto che, della serie di emendamenti a scalare, dall'emendamento Raffaldini 7.88 all'emendamento Mazzarello 7.90, porrò in votazione solo il primo e l'ultimo.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Raffaldini 7.88, 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</i>	368
<i>Votanti</i>	365
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	183
<i>Hanno votato sì</i>	138
<i>Hanno votato no</i> ..	227).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mazzarello 7.90, 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</i>	371
<i>Votanti</i>	363
<i>Astenuti</i>	8
<i>Maggioranza</i>	182
<i>Hanno votato sì</i>	139
<i>Hanno votato no</i> ..	224).

Avverto che della serie di emendamenti a scalare, dall'emendamento Duca 7.91 all'emendamento Raffaldini 7.93, porrò in votazione solo il primo e l'ultimo.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, sono ritirati.

PRESIDENTE. Sta bene.

Avverto che della serie di emendamenti a scalare, dall'emendamento Raffaldini 7.94 all'emendamento Mazzarello 7.96, porrò in votazione solo il primo e l'ultimo.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, sono ritirati.

PRESIDENTE. Sta bene.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Rognoni 7.97, 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>	375
<i>Votanti</i>	373
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	187
<i>Hanno votato sì</i>	363
<i>Hanno votato no</i> ..	10).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Giachetti 7.98.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo emendamento va nella direzione dell'autonomia delle amministrazioni locali ed è coerente rispetto alla revisione, lo dico soprattutto ai colleghi della Lega nord Padania, del titolo V della Costituzione. In tutta questa riforma non troviamo traccia di processi di individuazione di autonomia in capo alla responsabilità delle amministrazioni locali.

Questo emendamento mira a dare la possibilità agli amministratori locali, in particolare ai sindaci, di regolare con lo strumento dell'ordinanza il rilevamento a distanza, per l'attraversamento delle corsie preferenziali, per tutta una serie di limiti che si determinano, compresa l'alta velocità. Si dà così la possibilità ai sindaci di poter installare strumenti di rilevazione di carattere telematico. Non possiamo imma-

ginare che ad ogni angolo di strada, ad ogni incrocio o ad ogni corsia preferenziale vi siano vigili urbani.

Dobbiamo richiamare l'attenzione dei colleghi in ordine ai problemi della velocità e della guida poco sicura ricordando che il maggior numero di incidenti mortali avviene all'interno delle aree metropolitane. Affidare la responsabilità di questi poteri ai sindaci significherebbe non soltanto sottrarli alle prefetture, ma anche avere strumenti di intervento diretto nelle mani di chi ha maggior conoscenza del territorio.

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

WALTER TOCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei esprimere il mio assenso a questo emendamento a firma Giachetti, Tuccillo e Pasetto che va nella direzione di semplificare le procedure e affidare ai sindaci strumenti agili per il rispetto del codice della strada. Le tecnologie consentono un salto di qualità e la modernizzazione; purtroppo però le amministrazioni comunali devono ancora avere a che fare con norme antiquate e questo provvedimento tende ad un salto di qualità e soprattutto, come ha ricordato onorevole Pasetto, copre una carenza di questo decreto-legge, relativa alle città.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Giachetti 7.98, 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>	342
<i>Votanti</i>	341
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	171

Hanno votato sì 137
Hanno votato no .. 204).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Pasetto 7.99, 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*).

(Presenti 344
Votanti 342
Astenuti 2
Maggioranza 172
Hanno votato sì 132
Hanno votato no .. 210).

Passiamo ora alle proposte emendative riferite alla tabella di cui al comma 10 dell'articolo 7.

Avverto che sono stati presentati gli emendamenti 7.150 della Commissione ed il subemendamento Lion 0.7.150.1 (*vedi l'allegato A – A.C. 4118 sezione 5*).

Prendo atto che il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento 7.150 della Commissione e che la Commissione esprime parere contrario sull'emendamento Lion 7.20 e sul subemendamento Lion 0.7.150.1.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 7.20, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 357
Votanti 353
Astenuti 4
Maggioranza 177
Hanno votato sì 138
Hanno votato no .. 215).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul subemendamento Lion 0.7.150.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 342
Votanti 339
Astenuti 3
Maggioranza 170
Hanno votato sì 125
Hanno votato no .. 214).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 7.150 della Commissione, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 358
Votanti 356
Astenuti 2
Maggioranza 179
Hanno votato sì 340
Hanno votato no .. 16).

Sono pertanto preclusi gli emendamenti dagli identici emendamenti Osvaldo Napoli 7.22, Zanella 7.23 e Pasetto 7.120 sino all'emendamento Gibelli 7.55.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Cuccu 7.56 e Tuccillo 7.122, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 350
Votanti 342
Astenuti 8
Maggioranza 172

Hanno votato sì 117
Hanno votato no .. 225).

Prendo atto che l'onorevole Cuccu ha espresso voto contrario, mentre egli avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Lion 7.58, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 350
Votanti 343
Astenuti 7
Maggioranza 172
Hanno votato sì 129
Hanno votato no .. 214).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 7.59, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 357
Votanti 352
Astenuti 5
Maggioranza 177
Hanno votato sì 19
Hanno votato no .. 333).

Prendo atto che l'onorevole Santori non è riuscito ad esprimere il proprio voto; prendo altresì atto che l'onorevole Cuccu ha espresso voto contrario e che avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Luciano Dussin 7.57, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 358
Votanti 354
Astenuti 4
Maggioranza 178
Hanno votato sì 14
Hanno votato no .. 340).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 7.60, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 366
Votanti 363
Astenuti 3
Maggioranza 182
Hanno votato sì 3
Hanno votato no .. 360).

Prendo atto che l'onorevole Cuccu ha espresso voto contrario, mentre egli avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Cuccu 7.61, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti 369
Votanti 366
Astenuti 3
Maggioranza 184
Hanno votato sì 4
Hanno votato no .. 362).

Prendo atto che l'onorevole Cuccu ha espresso voto contrario, mentre avrebbe voluto esprimere voto favorevole.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Pasetto 7.104.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo emendamento richiama la situazione che si è determinata il giorno 30 giugno.

Innanzitutto, vorrei chiedere al relatore se c'è un emendamento sostitutivo per quanto riguarda la situazione del 30 giugno in ordine alla confusione che si è determinata con la pubblicizzazione del decreto-legge ventiquattro ore dopo.

PRESIDENTE. Il relatore?

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Noi abbiamo stabilito che alcune disposizioni di questo decreto-legge entrino in vigore dalle ore 00 del 1° luglio 2004.

PRESIDENTE. Bene, onorevole Pasetto, ritira il suo emendamento 7.104?

GIORGIO PASETTO. Sì, signor Presidente, lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Sta bene. Prendo atto che anche gli emendamenti Albonetti 7.102 e 7.101 sono stati ritirati dal presentatore.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gibelli 7.100, 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</i>	339
<i>Votanti</i>	336
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	169
<i>Hanno votato sì</i>	73
<i>Hanno votato no</i> ..	263).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ferro 7.10, 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>	345
<i>Votanti</i>	339
<i>Astenuti</i>	6
<i>Maggioranza</i>	170
<i>Hanno votato sì</i>	9
<i>Hanno votato no</i> ..	330).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo 7.01 della Commissione, accettato 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 approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	359
<i>Votanti</i>	356
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	345
<i>Hanno votato no</i> ..	11).

Riprendiamo dunque l'esame degli articoli aggiuntivi Adduce 2.02, Emerenzio Barbieri 2.03 e 2.04, Pasetto 2.05 e Luciano Dussin 2.06 precedentemente accantonati.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito al ritiro.

GIUSEPPE GIANNI. Signor Presidente, vorrei chiedere al Governo se intenda assumere l'impegno di trasferire il contenuto di questi articoli aggiuntivi nel decreto per le stragi del sabato sera. Se è così, riteniamo di ritirare i nostri articoli aggiuntivi Emerenzio Barbieri 2.03 e 2.04.

PRESIDENTE. Onorevole Luciano Dussin ?

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente, vorrei sostenere quanto ho detto questa mattina prima che fosse accantonato il nostro articolo aggiuntivo 2.06. È giusto ricordare che, con questo articolo aggiuntivo, si confermano tutte le sottrazioni di punti previste dal decreto, a partire da oltre i 10 chilometri orari e non oltre i 40; viene confermato anche il ritiro immediato della patente, quando si va oltre i 40 chilometri orari e la relativa sospensione e sottrazione di punteggio; si conferma anche che, se questo atteggiamento è reiterato, si può arrivare alla revisione della patente.

Il senso di questo articolo aggiuntivo è quello di cercare di intervenire soltanto dove i limiti sono 30 e 50 chilometri orari, concedendo, come si diceva stamattina, una minima tolleranza di cui c'è un estremo bisogno (mi riferisco all'uso dell'autovelox nei centri abitati). Chiedo, quindi, se sia possibile un minimo di buon senso per far sì che la norma possa essere rispettata dai cittadini, ma con quel poco di tolleranza, per evitare di cominciare a portare via punti dove c'è il limite di 30 già a 50 e dove c'è il limite di 50 già a 61, se non passa l'emendamento.

PRESIDENTE. Scusate, colleghi, permettetemi di fare un po' d'ordine, altrimenti non si capisce di cosa stiamo parlando, come giustamente l'onorevole Ruzante mi fa notare.

Abbiamo accantonato l'esame dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05, sul quale il relatore aveva espresso un invito al ritiro, insieme agli articoli aggiuntivi Adduce 2.02, Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03 e Luciano Dussin 2.06, che è precluso nell'ultima parte dall'approvazione dell'emendamento della Commissione, quello riferito alla tabella. Adesso noi abbiamo l'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05...

ANDREA GIBELLI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori!

PRESIDENTE. Un minuto soltanto, onorevole Gibelli, mi consenta di fare un po' di chiarezza.

Se il relatore o il presidente di Commissione non forniscono nuovi elementi, possiamo svolgere comunque un dibattito sulle proposte emendative accantonate tuttavia senza elementi di novità. Se, invece, forniscono nuovi elementi, li sottoponiamo al giudizio dell'Assemblea.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, non vi è alcun elemento di novità. Dobbiamo esaminare gli articoli aggiuntivi Pasetto 2.05 e Adduce 2.02, sono ritirati gli articoli aggiuntivi Emerenzio Barbieri 2.04 e 2.03. L'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06 resta per la prima parte...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Romani, non può ritirare lei gli articoli aggiuntivi per conto dell'onorevole Emerenzio Barbieri.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. No, ma l'onorevole Giuseppe Gianni è intervenuto prima e ha dichiarato che, con l'accordo dell'onorevole Barberi, venivano...

PRESIDENTE. L'onorevole Giuseppe Gianni attende la risposta del Governo per ritirarli.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Visto il tema, mi sembrava opportuno ascoltare il Governo su questo punto.

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli, lei è d'accordo nell'ascoltare il Governo o introduce elementi nuovi?

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, c'è un elemento di novità, poiché non ho compreso bene le questioni che lei ha posto.

Dal punto di vista procedimentale, l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06, essendo stato accantonato, deve essere votato prima della tabella. Infatti, nel momento in cui l'articolo aggiuntivo è stato accantonato, non si può porre in votazione la tabella e far decadere la proposta emendativa accantonata. Sono le proposte emendative che non sono state ancora messe in discussione che eventualmente decadono a seguito dell'approvazione di un emendamento sostitutivo della tabella.

Se resta la prima parte, si perde il senso della norma nella seconda parte. È come se contraddicessimo noi stessi. Le chiedo, dunque, di fare chiarezza su questo (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

PRESIDENTE. Onorevole Gibelli, quando uno ha ragione ha ragione (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*). Lei ha ragione. Tra l'altro, gli uffici mi dicono che si tratta di un articolo aggiuntivo. Quindi, era un'interpretazione erranea. Ha ragione lei. Le proposte emendative restano.

A questo punto, do la parola al Viceministro Tassone, perché si attende un chiarimento, in bene o in male, dal Governo.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, inviterei gli onorevoli Emerenzio Barbieri, Giuseppe Gianni e Romano a ritirare le loro proposte emendative. Abbiamo già parlato, in occasione di una vicenda diversa, dell'impegno nell'ambito di una situazione che esiste in alcune province; c'è l'intenzione, da parte del Governo, di verificare e di prevedere queste materie e, quindi, anche la materia che viene affrontata nel decreto-legge, ossia le stragi del sabato sera. Le motivazioni di questo articolo aggiuntivo credo riguardino soprattutto queste tragedie, queste vicende. Per omogeneità e coerenza di materia, credo che tutto questo possa essere...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego di stare tranquilli.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06, capisco le motivazioni dell'onorevole presentatore e degli altri firmatari ma il Governo non può derogare alle tabelle che ha presentato, per una serie di motivi. Non possiamo manomettere i punti e le sanzioni che sono stati già applicati in questi giorni, anche perché abbiamo continuamente detto che la maggior parte degli incidenti avvengono nelle aree urbane.

Il messaggio che daremmo in questo particolare momento non sarebbe un messaggio giusto, non andrebbe nella direzione giusta. Non è che non capisca il senso dell'articolo aggiuntivo dell'onorevole Luciano Dussin, ma se creassimo una fascia di esenzione, certamente, tutto questo ci porterebbe ad un'alterazione dell'impianto generale delle tabelle che abbiamo previsto nel nostro provvedimento d'urgenza.

Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05, non possiamo accettarlo, onorevole Pasetto. Lei conosce le motivazioni. C'è una modulazione per quanto riguarda la velocità. Si sta discutendo. Possiamo prevedere ed articolare, anche perché questa previsione riguardante la velocità rientra nell'apposito articolo della legge delega n. 9 del 2002. Ovviamente, tutto questo va verificato anche in base alle condizioni delle strade. Certamente, vi deve essere un impegno nell'azione di manutenzione, di adeguamento e di miglioramento, ma non possiamo, ovviamente, modificare quanto è contenuto in un decreto legislativo.

PRESIDENTE. Grazie.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Soprattutto, con un dinamismo che è contenuto anche in questo decreto-legge, possiamo relativizzare, direi, la velocità a quelle che sono anche le condizioni delle strade stesse. Credo che questo sia il grande messaggio che noi dobbiamo dare in questo particolare momento.

Se fosse possibile, inviterei i presentatori a ritirare gli articoli aggiuntivi in parola anche per non registrare un voto da parte dell'Assemblea — qualunque esso sia, per carità! — visto e considerato che i problemi esistono. Quindi, richiamo l'attenzione dell'onorevole Pasetto, dell'onorevole Emerenzio Barbieri e dell'onorevole Luciano Dussin sull'eventualità di ritirare le rispettive proposte emendative anche perché dobbiamo varare, onorevole Barbieri, un provvedimento d'urgenza e, per quanto riguarda gli altri colleghi, altri provvedimenti complessivi riguardanti la sicurezza. Un confronto certamente non ci porterebbe lontano, non ci troverebbe concordi ...

PRESIDENTE. Grazie, viceministro Tassone.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. ... e, forse, ci farebbe porre in termini non appropriati rispetto al senso ed al significato del decreto-legge.

PRESIDENTE. La ringrazio, viceministro Tassone.

Onorevole Emerenzio Barbieri, accede all'invito testé rinnovato dal viceministro Tassone?

EMERENZIO BARBIERI. Signor Presidente, tutto il Governo è composto da persone serie. Debbo dire che, conoscendolo personalmente, apprezzo molto la serietà del viceministro Tassone; quindi, non ho il minimo dubbio che l'impegno che egli ha assunto affinché questi due emendamenti siano recepiti nel provvedimento sulle stragi del sabato sera sarà rispettato.

Per questo motivo, ritiriamo gli articoli aggiuntivi 2.04 e 2.03 a mia prima firma.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Luciano Dussin, accede all'invito al ritiro?

LUCIANO DUSSIN. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Pasetto, il viceministro Tassone ha rivolto un appello anche a lei. Intende accedere all'invito al ritiro?

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, il viceministro Tassone non ha chiarito un punto che è dirimente: se, rispetto al limite di velocità di 130, così come fissato nel codice, si passi ai 150 sulle tratte autorizzate. Questo è il punto dirimente!

PRESIDENTE. Viceministro Tassone, un flash, solo per capire.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ho fatto riferimento al decreto legislativo n. 9 del 2002, per cui, ovviamente, si passa a 150. Forse, non mi sono spiegato bene.

PRESIDENTE. Onorevole Pasetto?

GIORGIO PASETTO. Quindi, lei dice 150.

Finalmente, siamo arrivati a comprendere la posizione del Governo. A questo punto, dispiace doverlo sottolineare, nonostante lo sforzo che abbiamo prodotto in Commissione. Questo è il punto più significativo, signor Presidente. Noi abbiamo proceduto con un lavoro intenso e, direi, soprattutto positivo...

PRESIDENTE. Gliene do atto.

GIORGIO PASETTO. ... all'interno della Commissione. Se esamina i nostri emendamenti, signor Presidente, vedrà che sono stati in larghissima parte accolti da parte del relatore e della maggioranza.

Intanto, parto dalla seguente constatazione: il ministro Lunardi non è presente neanche oggi, neanche quando siamo ad una modifica profonda del codice della strada che ha suscitato e suscita ogni giorno l'attenzione della pubblica opinione. Per due anni, abbiamo insistito sulla necessità di dare attuazione alle decisioni che erano state assunte nel 2001. Potevamo farlo con i decreti legislativi,

potevamo farlo con più calma, ma siamo arrivati ad introdurre la patente a punti. Bene, abbiamo detto: stiamo sul terreno del confronto, teniamo un certo atteggiamento e, soprattutto, muoviamoci in una direzione tesa a produrre emendamenti che migliorino il testo, che rendano più sicura e più certa la guida sulle nostre strade.

Bene, il ministro, di fronte a un passaggio di questa natura, si rifiuta di venire in aula; non viene in aula; è venuto in Commissione e ci ha dato l'assicurazione che avrebbe preso atto del lavoro della Commissione, sottolineando che il lavoro della stessa, sia pure indirettamente, avrebbe prodotto risultati migliori, così come sta avvenendo. Infatti, se è vero, come è vero, che questo decreto è stato profondamente modificato, che decine e decine di emendamenti dell'opposizione sono stati accolti, questo significa che abbiamo fatto un lavoro positivo.

Non la voglio far lunga; ma una — la principale — delle ragioni degli incidenti mortali sulle nostre strade è la velocità. Che cosa introduce il Governo? Dice che in realtà non abbiamo aumentato il limite di velocità da 130 a 150; questo limite lo eleviamo soltanto in alcune tratte dell'autostrada. E chi decide quali tratte, su quali tratte, su quali percorsi? Chi lo decide sono i concessionari delle autostrade.

Lo Stato, il Ministero si priva di questo intervento diretto e lo affida in qualche modo alle autostrade, in modo tale da non avere direttamente le responsabilità. Dall'altra parte si dice: ma tanto i concessionari non assumeranno mai la decisione di consentire la velocità a 150 chilometri. Quindi, è uno Stato che fa un po' Pilato, se ne lava le mani a proposito di questa questione. Ma il messaggio che introduciamo, l'unico messaggio che il ministro Lunardi è riuscito ad introdurre in questo dibattito, che si è ostinato ad introdurre, è stato quello di aumentare il limite di velocità. Non ha saputo dire altro. In due anni, l'unica grande battaglia del ministro Lunardi per contrastare i morti, i 7 mila

morti, le centinaia di migliaia di feriti, è stata quella di dire: andiamo più veloci sulle nostre autostrade.

Noi avevamo diversi modi, diversi meccanismi per individuare modalità diverse. Tutto lo sforzo, tutto l'impianto che abbiamo costruito... (*Commenti*) dillo a quelli che muoiono sulle strade... tutto lo sforzo prodotto in Commissione e in Assemblea viene, non voglio dire annullato, perché un effetto annuncio. Noi usciamo di qui dicendo che in alcuni tratti i 150 chilometri orari, che poi sappiamo benissimo che non sono 150, chilometri all'ora, sono sostanzialmente consentiti. Si rompe il muro del limite di velocità a 130 chilometri all'ora. Questo è l'epilogo al quale siamo sostanzialmente approdati alla conclusione di questo dibattito.

È grave, che non ci sia il ministro, è grave che avvenga ciò alla fine di un provvedimento che ha una serie di punti positivi, che certamente introduce elementi di deterrenza, che riguardano non soltanto la patente a punti. Chiaramente questo significa avere introdotto una norma che indebolisce gravemente il provvedimento nel suo insieme (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, si tratta del punto decisivo. Ci sono alcune dichiarazioni che saranno concise.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà. Vi prego solo di tener presente che è importante una certa sintesi.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, come lei avrà visto noi in tutti gli interventi che abbiamo svolto, abbiamo sempre mantenuto il dono della sintesi al quale lei ci richiamava. Io voglio iniziare questo intervento svolgendo un apprezzamento al lavoro che ha svolto il relatore, l'onorevole Pezzella, che ha lavorato intensamente e credo anche con uno spirito rivolto a premiare tutto ciò che veniva proposto in termini di maggior rigore. Apprezzamento al viceministro Tassone, che non ci ha lasciato mai un momento nei lavori

della Commissione, del Comitato dei nove e anche nelle ulteriori riunioni di approfondimento, al presidente, a tutti i membri del Comitato dei nove, a tutta la Commissione.

Il lavoro che abbiamo svolto è stato fatto nell'interesse del paese, dei cittadini, e per una migliore circolazione stradale e, come tutti noi auspichiamo, ai fini di ottenere una minore incidentalità stradale.

Noi non intendiamo farne una questione di merito politico o di parte, ma pensiamo che proprio per il lavoro che abbiamo svolto nel corso di queste due settimane e per il risultato che ci apprestiamo a raggiungere — quello di un migliore rigore — chiediamo un ulteriore sforzo al relatore e a tutti noi per accogliere questo emendamento. Ciò lo chiedo anche a nome di quanti nel corso di questi mesi abbiamo ascoltato durante le audizioni svolte, nonché per i messaggi che giornalmente ci rivolgono l'associazione dei familiari delle vittime della strada, la polizia stradale, i carabinieri, e gli stessi utenti della strada (autotrasportatori, tassisti, rappresentanti di commercio). La velocità eccessiva è la causa principale dei decessi, dei feriti e dei gravi danni. Questo comporta un costo sociale, ma anche un notevole costo economico. In questo senso non basta dire ai giovani di seguire le norme se poi, proprio da parte del ministro, provengono dei segnali che vanno in una direzione.

Signor Presidente durante il mio intervento questa mattina ho richiamato un servizio giornalistico pubblicato su un mensile apparso nel mese di giugno — proprio il mese in cui è stato emanato il decreto-legge in esame — in cui si sostiene, leggo contestualmente: « l'ora di pranzo in Italia è piacevole; la pasta e 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 ». Questo servizio racconta, quindi, di alcuni italiani che nelle autostrade del nostro paese hanno portato le proprie autovetture a 280 chilometri orari. Io ovviamente non

chiedo una censura nei confronti di questo mensile, tuttavia si tratta di messaggi sbagliati.

Signor rappresentante del Governo, la società proprietaria di questo mensile è una società a cui partecipa al 50 per cento l'ACI il quale, come sappiamo, è un ente pubblico. Com'è possibile che da un lato noi in Parlamento avanziamo proposte di rigore in termini di sicurezza stradale e poi dall'altro esistono riviste pagate dallo Stato che incitano addirittura ad andare a 280 chilometri orari e a percorrere tutte e tre le corsie dell'autostrada al fine di provare i freni della propria autovettura in curva? Questi sono messaggi sbagliati e controproducenti che noi vogliamo correggere. Proprio per questo motivo rinnovo l'invito al Comitato dei nove e, in particolare, al relatore ad assumersi l'iniziativa, che andrà a suo merito, sulla quale avrà il nostro sostegno al fine di risolvere tale problema.

Signor Presidente, concludo, chiedendogli, perché non ho ben compreso che cosa sia avvenuto, se adesso stiamo esaminando l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2. 06.

PRESIDENTE. Onorevole Duca, stiamo esaminando l'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05.

EUGENIO DUCA. Sarà votato prima l'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.0.6?

PRESIDENTE. No, verrà votato prima l'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, desidero sottolineare soltanto tre cose. La prima; nonostante si tratti di un provvedimento di straordinaria importanza, il ministro Lunardi non è presente in aula ed ha inoltre rifiutato l'invito di venire in Commissione a sostenere il suo decreto-legge. Oggi, ripeto, non è voluto venire a sostenere il suo decreto-legge.

Si tratta di un decreto-legge che sta diventando interamente parlamentare, essendo stato migliorato nel corso del dibattito dai vari deputati e dalle varie forze politiche, che lo hanno arricchito e che hanno eliminato alcuni elementi di confusione: sembra quasi un provvedimento non suo!

Il ministro Lunardi sembra tornare al periodo del 2001, quando aveva un'autostrada davanti; allora, poteva adottare in nove mesi i decreti legislativi, ma non lo ha fatto ed ha dimenticato tutto. Ebbene, adesso, una volta varato il decreto-legge, si dimentica di tutto, quasi questo non fosse più un suo provvedimento!

Ritengo sbagliata l'elevazione del limite di velocità a 150 chilometri all'ora. Vorrei porre solo una domanda al viceministro Tassone...

PRESIDENTE. Onorevole Raffaldini...

FRANCO RAFFALDINI. Vorrei porre solo una domanda al viceministro Tassone.

PRESIDENTE. Un attimo solo. È finito il tempo a disposizione dell'onorevole Raffaldini, ma comunque c'è una domanda per il viceministro Tassone: la faccia, onorevole Raffaldini.

FRANCO RAFFALDINI. Signor viceministro Tassone, se la sente, come ha fatto per altri emendamenti (come quelli presentati dall'onorevole Barbieri), di affermare che il Governo è disponibile a rivedere la questione del limite dei 150 chilometri all'ora in occasione del decreto sulle stragi del sabato sera? È possibile avere tale dichiarazione?

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Albonetti. Ne ha facoltà.

GABRIELE ALBONETTI. Signor Presidente, come è stato già affermato precedentemente da numerosi altri colleghi, il limite di velocità è diventato il punto dirimente di questa discussione, peraltro già affrontato sia nel corso degli interventi

sul complesso delle proposte emendative svolti questa mattina, sia negli interventi su alcune proposte emendative prima che fossero accantonate.

È importante conoscere la risposta che il viceministro Tassone darà alla domanda posta adesso dall'onorevole Raffaldini, anche per decidere la nostra posizione e le nostre iniziative future su questo provvedimento, che oggi è sempre più un provvedimento del Parlamento e sempre meno un provvedimento del Governo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Germanà, al quale ricordo che ha disposizione un minuto. Ne ha facoltà.

BASILIO GERMANÀ. Signor Presidente, vorrei rispondere al collega Pasetto che il limite dei 150 chilometri orari che il Governo ha voluto porre a mio avviso non solo è giusto, ma consentirà, a differenza di quanto ha affermato il relatore, a coloro i quali costruiranno le autostrade (ad esempio a Brescia, a Bergamo o a Milano), di avere una gestione migliore rispetto a quella che oggi abbiamo nelle altre autostrade.

Cosa significa questo? Significa che quando l'asfalto avrà un drenaggio migliore, quando la segnaletica sarà migliore di quella attuale, quando i catarifrangenti, che ci consentono di guidare di sera, saranno puliti (non come nelle attuali autostrade), allora vi sarà un concessionario che dirà: correte fino a 150 chilometri orari, poi vedremo i risultati.

Comunque, una cosa è certa: finora il numero dei morti è dimezzato. È vero che ci accusate che forse il decreto-legge è entrato in vigore un giorno prima della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, ma vorrei ricordare che, quando la sinistra approvò l'obbligatorietà del casco, ebbe il coraggio di dire: entrerà in vigore tra quaranta giorni...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Germanà...

BASILIO GERMANÀ. Quelle persone sono morte per colpa vostra (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, il numero dei morti è dimezzato, ma non funziona ancora il limite dei 150 chilometri all'ora. È su questo aspetto che c'è una delusione da parte nostra, perché abbiamo svolto un lavoro per correggere, pur con fatica e con tempi ristrettissimi, un provvedimento che meritava tali correzioni. Ma ora siamo fermi su un punto che è diventato ormai una strana questione di principio del ministro, una bandiera. Il ministro vuole piantare su questo provvedimento una bandiera, e proprio su una misura che il relatore ha affermato che non sarà mai applicata. Il ministro mette questa bandiera ed il Parlamento resta bloccato su un provvedimento che vuole essere rigoroso e che, allo stesso tempo, vuole annunciare che aumenta il limite di velocità fino a 150 chilometri all'ora. Ciò significa, concretamente, che fino ad una velocità superiore ai 190 chilometri all'ora, su alcune strade non potrà essere ritirata la patente: questo è il segnale che diamo!

Credo che la proposta avanzata dal collega Raffaldini al viceministro possa essere importante e positiva, perché in questo modo si esce da una rigidità, si propone un'ulteriore riflessione, si mette uno stop, ci si pensa ancora un attimo...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole collega.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Susini. Ne ha facoltà.

MARCO SUSINI. Signor Presidente, noi auspichiamo fino in fondo che non si voglia perseverare in una decisione che riteniamo assurda e incomprensibile. Auspichiamo che non si voglia perseverare

nel lanciare un messaggio che è assolutamente contrastante con lo spirito e la sostanza del provvedimento che ci accingiamo ad approvare.

Francamente, non riusciamo a capire le ragioni di questa ostinazione: non vi sono motivazioni pratiche, non vi sono riferimenti nella legislazione degli altri paesi europei e, di contro, vi sono le richieste fortissime, il vero e proprio grido d'allarme lanciato proprio in queste ore dall'associazione dei familiari delle vittime della strada. Allora, perché chiudersi? Perché il ministro Lunardi...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Susini.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Gasperoni. Ne ha facoltà.

PIETRO GASPERONI. Signor Presidente, vorrei fare riferimento alle motivazioni che quest'oggi il relatore ha portato a sostegno di questa norma, perché basterebbero per convincersi della necessità di votare contro l'innalzamento del limite di velocità a 150 chilometri orari.

Come è possibile, cari colleghi, non cogliere la contraddittorietà — che è emersa anche nelle valutazioni e nelle considerazioni del relatore — tra l'intero impianto e l'ispirazione di fondo di questo insieme di norme volte a garantire una maggiore sicurezza sulla strada e, dall'altra parte, il fatto di favorire un aumento del pericolo che è proprio dell'alta velocità...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gasperoni.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Calzolaio. Ne ha facoltà.

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, questa mattina molti di noi avevano chiesto di parlare su questo punto: si tratta, infatti, di una questione specifica ma delicata che ci coinvolge con grande forza. Poi, il presidente della Commissione ha proposto di accantonare questo tema

per coinvolgere il ministro in una discussione che sembrava potesse giungere ad un punto di approdo positivo, anche tenendo conto dell'opinione espressa da alcuni deputati e deputate dei partiti della maggioranza.

Non vorrei, però, che la proposta del presidente Romani fosse stata soltanto un espediente tattico per completare l'esame di un provvedimento che anche noi volemmo approvare in fretta, nonostante l'utilizzo di uno strumento discutibile come il decreto-legge, perché ci interessava garantire una maggiore sicurezza sulle strade avviata dai Governi del centrosinistra. Purtroppo, questo punto compromette il senso del provvedimento e l'aumento dei limiti...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Calzolaio.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Malgieri. Ne ha facoltà.

GENNARO MALGIERI. Signor Presidente, impiegherò pochi secondi soltanto per dire che l'argomento che stiamo affrontando non mi sembra un problema di ordine teologico: non mi pare che, a questo riguardo, vi sia una verità rivelata. Faccio appello, quindi, alla sensibilità di ciascuno perché voti come meglio crede. Io sono contrario all'innalzamento del limite di velocità e, per questo motivo, esprimerò un voto contrario (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Ruzzante. Ne ha facoltà.

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, mi sembra evidente che, nel corso dell'esame del decreto-legge, l'opposizione abbia sempre tenuto un atteggiamento costruttivo. Molte modifiche, infatti, sono state approvate con il nostro voto favorevole.

Questo decreto-legge, mi rivolgo in particolare al ministro Giovanardi che è pre-

sente in aula... Signor Presidente, vorrei essere ascoltato dal ministro Giovanardi...

PRESIDENTE. Ministro Giovanardi...

PIERO RUZZANTE. Signor ministro, preferirei che mi ascoltasse. Questo decreto-legge ha un valore educativo, caro ministro Giovanardi. Come si fa a sostenere, ad esempio, l'ipotesi della chiusura dell'orario delle discoteche alle ore 3 di notte e innalzare, contemporaneamente, con questo decreto-legge il limite di velocità a 150 chilometri all'ora. Mi pare una palese contraddizione con la proposta emendativa presentata dal collega Barbieri, che prevedeva di fissare a 70 chilometri all'ora il limite di velocità dalle ore 24 alle ore 7 nei giorni di venerdì e sabato.

Credo veramente che abbiamo superato ogni limite! L'approvazione di questo innalzamento del limite a 150 chilometri orari ha un valore diseducativo nei confronti dei cittadini italiani (*Applausi del deputato Malgeri*) e mette in discussione il senso ed il valore di questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, mi sono state rivolte alcune domande alle quali devo rispondere. L'onorevole Raffaldini ha chiesto cosa intenda fare il Governo. Devo chiarire che l'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05 ci ha riportato indirettamente alla questione dell'innalzamento del limite di velocità. Infatti, il decreto-legge non prevede alcuna misura per quanto riguarda l'elevazione di tale limite.

Sono d'accordo con qualche collega che diceva che dobbiamo evitare lo scontro teologico o ideologico. Nessuno vuole sacrificare o mettere a repentaglio la vita umana: abbiamo adottato un provvedi-

mento che va nella direzione opposta. Il Governo si è presentato nelle aule parlamentari con grande disponibilità ad accogliere tutti i contributi migliorativi al provvedimento, comprendendo che, quando si parla di sicurezza, non vi è una diversità di vedute tra maggioranza e minoranza.

Non abbiamo alcun interesse a fare propaganda fuori da quest'aula: la vera propaganda è quella di ridurre le morti e di salvaguardare la vita. Si tratta di un obiettivo in parte raggiunto nelle giornate successive all'emanazione del decreto-legge in esame. In tale provvedimento non si parla del limite di velocità.

Dunque, chiedendo all'onorevole Pasetto il ritiro della sua proposta emendativa — che indirettamente, ripeto, ci riporta all'innalzamento di tale limite — volevo dire questo: un altro provvedimento potrà riguardare le stragi del sabato sera. Potremo rivedere quanto contenuto in un decreto legislativo precedente per verificare le misure delle nostre strade e sottrarre alla discrezionalità delle società autostrade una serie di fatti che possono trovare una giusta collocazione.

Evitiamo che questo Parlamento registri una diversificazione forzata rispetto all'intendimento del Governo. Possiamo ritrovarci insieme a realizzare un altro provvedimento che, con ragionevolezza, vada nella direzione del lavoro fin qui svolto: salvaguardare la vita dell'uomo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il viceministro Tassone ha parlato qui in aula della possibilità di affrontare tali argomenti in un futuro provvedimento. È chiaro che si farà tesoro dell'esperienza e, sulla base di questa, potranno emergere orientamenti diversi non dovuti a valutazioni politiche, ma a valutazioni dei fatti. Tutti ci dobbiamo fare carico delle nostre responsabilità e credo che ciascuno abbia parlato adeguatamente.

Il viceministro Tassone ha formulato nuovamente un invito al ritiro dell'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05. Si tratta di un invito, obiettivamente, formulato sulla base del buon senso perché in quest'aula oggi non ci siamo divisi per fatti ideologici,

ma cerchiamo tutti assieme di contrastare il fenomeno delle morti sulle strade.

Onorevole Pasetto, accede all'invito al ritiro del suo articolo aggiuntivo?

GIORGIO PASETTO. No, signor Presidente. Non posso ritirare la mia proposta emendativa per le ragioni che ho spiegato prima.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Pasetto 2.05, 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</i>	312
<i>Votanti</i>	309
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	155
<i>Hanno votato sì</i>	113
<i>Hanno votato no</i> ..	196).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Adduce 2.02, 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</i>	300
<i>Votanti</i>	299
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	150
<i>Hanno votato sì</i>	105
<i>Hanno votato no</i>	194

Sono in missione 65 deputati).

Prendo atto che l'onorevole Zorzato non è riuscito a votare e che l'onorevole Tarantino non è riuscito a votare ed avrebbe voluto esprimere un voto contrario.

Ricordo che gli articoli aggiuntivi Emenzo Barbieri 2.04 e 2.03 sono stati ritirati.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Luciano Dussin 2.06, 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</i>	308
<i>Votanti</i>	306
<i>Astenuti</i>	2
<i>Maggioranza</i>	154
<i>Hanno votato sì</i>	110
<i>Hanno votato no</i> ..	196).

Prendo atto che l'onorevole Zorzato non è riuscito ad esprimere il proprio voto.

Prendo, altresì, atto che l'onorevole D'Agrò non è riuscito ad esprimere il proprio voto e che avrebbe voluto astenersi.

***(Esame degli ordini del giorno
— A.C. 4118)***

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati *(vedi l'allegato A — A.C. 4118 sezione 6)*.

Invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere su ogni ordine del giorno singolarmente. Invito, altresì, i firmatari di ciascun ordine del giorno a prendere eventualmente la parola qualora insistano per la votazione dei loro ordini del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Cuccu n. 9/4118/1?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Cuccu n. 9/4118/1.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Cuccu non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Molinari n. 9/4118/2?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Molinari n. 9/4118/2.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Molinari non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Buontempo n. 9/4118/3?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Buontempo n. 9/4118/3.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Buontempo non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Giuseppe Gianni n. 9/4118/4?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno Giuseppe Gianni n. 9/4118/4.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Giuseppe Gianni non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Di Luca n. 9/4118/5?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno Di Luca n. 9/4118/5.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Di Luca non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Lion n. 9/4118/6?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Lion n. 9/4118/6.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Lion non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Realacci n. 9/4118/7?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Realacci n. 9/4118/7.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Realacci non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Pasetto n. 9/4118/8?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno Pasetto n. 9/4118/8.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Pasetto non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Panattoni n. 9/4118/9?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Panattoni n. 9/4118/9.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Panattoni non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Adduce n. 9/4118/10?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Adduce n. 9/4118/10.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Adduce non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Germanà n. 9/4118/11?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Germanà n. 9/4118/11.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Germanà non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Ghiglia n. 9/4118/12?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Ghiglia n. 9/4118/12.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Ghiglia non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Meroi n. 9/4118/13?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Meroi n. 9/4118/13.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Meroi non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Bornacin n. 9/4118/14?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Bornacin n. 9/4118/14.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Bornacin non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Gibelli n. 9/4118/15?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno Gibelli n. 9/4118/15.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Gibelli non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Luciano Dussin n. 9/4118/16?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Luciano Dussin n. 9/4118/16.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Luciano Dussin non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Caparini n. 9/4118/17?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Caparini n. 9/4118/17.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Caparini non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Parolo n. 9/4118/18?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Parolo n. 9/4118/18.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Parolo non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Paroli n. 9/4118/19?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Parolo n. 9/4118/18, a condizione che sia accolta la seguente riformulazione: sostituire il numero « 60 » con il numero « 120 ».

PRESIDENTE. Onorevole Paroli, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/4118/19, nel testo riformulato, accolto come raccomandazione dal Governo?

ADRIANO PAROLI. Signor Presidente, accetto la riformulazione e non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Tidei n. 9/4118/20?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Tidei n. 9/4118/20.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Tidei non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Duca n. 9/4118/21?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Duca n. 9/4118/21.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Duca non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Raffaldini n. 9/4118/22?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Raffaldini n. 9/4118/22.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Raffaldini non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Mazzarello n. 9/4118/23?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Mazzarello n. 9/4118/23.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Mazzarello non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Rognoni n. 9/4118/24?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Rognoni n. 9/4118/24.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Rognoni non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno De Luca n. 9/4118/25?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno De Luca n. 9/4118/25.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole De Luca non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Albonetti n. 9/4118/26?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Albonetti n. 9/4118/26.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Albonetti non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Susini n. 9/4118/27?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Susini n. 9/4118/27.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Susini non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno La Grua n. 9/4118/28?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno La Grua n. 9/4118/28.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole La Grua non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Daniele Galli n. 9/4118/29?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Daniele Galli n. 9/4118/29.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Daniele Galli non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Garagnani n. 9/4118/30?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Garagnani n. 9/4118/30.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Garagnani non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Battaglia n. 9/4118/31?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Battaglia n. 9/4118/31.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Battaglia non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Giacco n. 9/4118/32?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Giacco n. 9/4118/32.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Giacco non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Gasperoni n. 9/4118/33?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Gasperoni n. 9/4118/33.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Gasperoni non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Capitelli n. 9/4118/34?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accetta l'ordine del giorno Capitelli n. 9/4118/34.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Capitelli non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Tocci n. 9/4118/35?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Tocci n. 9/4118/35.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Tocci non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Tuccillo n. 9/4118/36?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Tuccillo n. 9/4118/36.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Tuccillo non insiste per la votazione del suo ordine del giorno.

EUGENIO DUCA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Presidente, ma non è stato sentito il parere dei proponenti degli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Ho detto di interrompermi nel caso in cui qualcuno intendesse insistere per la votazione. Se lei vuole insistere per la votazione...

EUGENIO DUCA. No, Presidente, non intendo insistere per la votazione. Vorrei

solo chiedere al Governo di riconsiderare il parere espresso sull'ordine del giorno Giacco n. 9/4118/32, in quanto si tratta dell'applicazione di una direttiva in ordine a tutti gli ausili per i non vedenti.

PRESIDENTE. Viceministro Tassone, intende accettare questo ordine del giorno?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Va bene, per quanto riguarda il Governo l'ordine del giorno Giacco n. 9/4118/32 deve intendersi accettato, ma occorre far riferimento anche alle altre amministrazioni.

PRESIDENTE. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 4118)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Onorevoli colleghi, come vedete siamo al limite del numero legale, dunque ritengo che su un decreto-legge come questo sia importante intervenire, ma anche assumersi le proprie responsabilità. Se intendete consegnare il testo della dichiarazione di voto non è vietato.

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

GIUSEPPE GIANNI. Signor Presidente, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo delle mie dichiarazioni di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza sulla base dei consueti criteri.

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

MARCELLO MEROI. Signor Presidente, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo delle mie dichiarazioni di voto.

PRESIDENTE. La Presidenza l'auto-rizza sulla base dei consueti criteri.

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, non svolgerò una lunga dichiarazione di voto e anticipo che il gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo si asterrà sul provvedimento in esame. Ciò, in quanto gran parte degli aspetti fondamentali previsti in questo decreto-legge ci appartengono; infatti, la patente a punti e il patentino erano già previsti nella legge Bersani del marzo 2001.

Purtroppo, tali questioni sono state riproposte da questo Governo con grande ritardo. A tale proposito, vorrei citare quanto affermato da diverse associazioni di familiari delle vittime della strada, le quali hanno evidenziato che sono passati 28 mesi dalla legge Bersani, che attribuiva al Governo 9 mesi per elaborare i decreti attuativi. Da quella data ci sono stati 21 mila morti, 52 mila disabili gravi, 700 mila feriti e, inoltre, sono stati introdotti dannosi interventi legislativi (150 chilometri all'ora in alcuni tratti di autostrada, che non devono passare).

Noi condividiamo tale proposta e abbiamo raccolto — anche se in modo ancora non preciso — un impegno da parte del viceministro Tassone a rivedere tali tematiche, insieme ad altri aspetti, in un prossimo provvedimento.

Abbiamo migliorato in molti punti il provvedimento in esame, anche con proposte specifiche che intervengono sulle città, sulle persone più deboli — i pedoni, i portatori di handicap — e sul trasporto pubblico locale, e su tali proposte abbiamo anche riscontrato buone convergenze all'interno della Commissione.

C'è una notevole sproporzione tra lo sforzo appassionato e anche intelligente compiuto da tutte le forze politiche e dal Parlamento e l'assenza del ministro Lunnardi, che non ha mai partecipato a una seduta della Commissione e non ha mai voluto essere presente neppure in Assem-
blea: anche oggi, invitato, non ha presen-

ziato, quasi che non fosse un suo provvedimento.

Ecco perché, sulla base di giudizi positivi su alcuni punti importanti e sulla base, nello stesso tempo, di elementi ancora problematici e aperti — si tratta di questioni serie, a partire ad esempio dalla velocità — ci asterremo nella votazione finale sul provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, sarò brevissimo, anche in relazione al fatto di avere già espresso alcune considerazioni in sede di discussione sulle linee generali e sul complesso degli emendamenti. Ho apprezzato la disponibilità del relatore e del viceministro Tassone ad accettare molti degli emendamenti che abbiamo proposto, perché essi hanno consentito di migliorare il decreto-legge in esame.

Per tali motivi, pur non condividendo le scelte che sono state fatte in materia di limiti di velocità, ma avendo ascoltato le dichiarazioni del viceministro Tassone, i Socialisti democratici italiani, anziché astenersi, esprimeranno un voto favorevole al provvedimento.

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, intervengo brevemente per annunciare l'astensione dei Verdi. Abbiamo apprezzato l'atteggiamento e l'approccio del viceministro in relazione al problema della sicurezza e abbiamo apprezzato anche le sue parole, laddove egli afferma che la sicurezza va perseguita con grande forza e determinazione.

Auspichiamo che con tale forza e determinazione venga anche dato corso a tutti gli impegni che egli ha assunto, sia con gli ordini del giorno che sono stati accolti sia con la manifestazione del pro-

posito di ripensare e riconsiderare la questione del limite di velocità a 150 chilometri orari in determinati tratti autostradali.

Mi è dispiaciuto che in un momento di concitazione dei lavori non sia stato possibile avere la parola per illustrare il subemendamento Lion 0.7.150.1, con il quale ritenevamo importante stigmatizzare la violazione del divieto di circolazione sulle corsie preferenziali, considerando tale tipo di violazione degna di una sottrazione di quattro anziché due punti.

Siamo tuttavia ancora molto preoccupati perché, nonostante sia stato accolto un nostro emendamento relativo all'introduzione del concetto di itinerario ciclopodale che consente la realizzazione di percorsi per pedoni e ciclisti senza dover ricorrere necessariamente a piste ciclabili in sede propria, riteniamo indispensabile che la bicicletta nella viabilità venga presa in maggiore considerazione.

La strada non deve essere, assolutamente, di dominio esclusivo dell'utenza motorizzata. L'uso del territorio deve essere garantito alle biciclette, ai pedoni e agli utenti cosiddetti deboli.

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

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, intervengo per annunciare l'astensione dalla votazione di questo provvedimento da parte dei deputati del gruppo della Margherita. Si tratta di un provvedimento che fa riferimento ad un'idea, quella della patente a punti, messa in campo dal centrosinistra e, purtroppo, adottata con lo strumento meno adeguato, quello del decreto-legge. Se si fosse fatto ricorso a decreti legislativi, avremmo avuto uno strumento molto più adeguato per riflettere, per lavorare e per migliorare l'impianto del provvedimento stesso. Il decreto-legge non ce lo ha consentito e ancor meno lo consentirà, ovviamente, in seconda lettura al Senato, dove di fatto dovrà arrivare blindato, pur essendo state rilevate tutta una serie di insufficienze e di

inadempienze nel merito e quanto all'efficacia del provvedimento stesso.

A questo proposito, devo esprimere soltanto una breve valutazione politica, visto che gli altri argomenti sono stati già esposti durante il dibattito. Vorrei dare atto al presidente Romani, al viceministro Tassone e al relatore, onorevole Pezzella, di aver accolto con grande sensibilità le sollecitazioni provenienti dall'opposizione ma anche da tanti colleghi della maggioranza che hanno contribuito, per parte loro, a migliorare l'impianto del provvedimento. Considero grave, molto grave sul piano politico, che, di fronte ad un provvedimento di questa importanza e di fronte ad uno strumento come il decreto-legge, che ci costringe e ci ha costretti a ritmi di lavoro molto serrati e a spazi di movimento molto ristretti, il ministro non sia venuto, per quanto sollecitato, in particolare nella giornata di oggi, da più parti e insistentemente, perché venisse in aula, si confrontasse con la Commissione e con il Parlamento e motivasse le ragioni per le quali ha voluto mantenere così ostinatamente le posizioni acquisite in partenza, in particolare sulla questione dei 150 chilometri orari e, quindi, dell'innalzamento dei limiti di velocità. Ancora una volta, egli ha dimostrato una totale insensibilità nei confronti del Parlamento e delle istituzioni. Si tratta di un fatto politicamente grave, che va rimarcato e sottolineato, perché è indice ed espressione di una scarsa cultura istituzionale e di una scarsa cultura politica.

Quindi, sulla base di queste valutazioni, acquisendo anche le indicazioni venute dal viceministro Tassone e dal Governo, con senso di responsabilità ci asteniamo dalla votazione di questo provvedimento e ci impegniamo, nei passaggi successivi, a fare in modo che, in materia di codice della strada e di mobilità automobilistica, siano adottati tutti gli atti e tutte le decisioni che possano contribuire ad un ulteriore miglioramento di questo provvedimento.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, rimandando alle valutazioni politiche espresse in sede di discussione sulle linee generali, annuncio il voto favorevole della Lega nord.

PRESIDENTE. Avverto che anche l'onorevole Sardelli ha chiesto alla Presidenza di autorizzare la pubblicazione della sua dichiarazione di voto in calce al resoconto stenografico della seduta odierna. La Presidenza lo consente sulla base dei consueti criteri.

Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, vorrei ringraziare molto velocemente tutti i membri della Commissione, il viceministro Tassone e gli altri colleghi.

(Coordinamento – A.C. 4118)

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA, *Relatore*. Signor Presidente, ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del regolamento, propongo le seguenti correzioni di forma: il comma 7-bis dell'articolo 2 (che reca modifiche all'articolo 158 del codice della strada) deve essere collocato quale comma 8-bis dell'articolo 3; all'articolo 3, comma 17, lettera c), le parole «l'agente accertatore» devono essere sostituite dalle seguenti: «l'organo accertatore», essendo quest'ultima espressione quella sempre ricorrente; le modifiche agli articoli 203, 204 e 205 del codice della strada, recate dagli articoli 6-bis, 6-ter e 6-quater del decreto-legge, devono essere collocate dopo il comma 1 dell'articolo 4. Le modifiche all'articolo 214 del

codice della strada, recate all'articolo 6-quinquies del decreto-legge, devono essere collocate dopo il comma 2 dell'articolo 4.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, le correzioni di forma proposte dal relatore si intendono approvate.

(Così rimane stabilito).

Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**(Votazione finale ed approvazione
– A.C. 4118)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 4118, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

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

<i>(Presenti</i>	319
<i>Votanti</i>	220
<i>Astenuti</i>	99
<i>Maggioranza</i>	111
<i>Hanno votato sì</i>	216
<i>Hanno votato no</i>	4).

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

Prendo atto che l'onorevole Antonio Pepe ha erroneamente espresso voto contrario mentre ne voleva esprimere uno favorevole.

Sospendo per dieci minuti la seduta che riprenderà con lo svolgimento di interpellanze urgenti.

La seduta, sospesa alle 17,50, è ripresa alle 18,05.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

Svolgimento di interpellanze urgenti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze urgenti.

**(Rinvio interpellanze Turco n. 2-00826
e Sasso n. 2-00845)**

PRESIDENTE. Avverto che su richiesta dei presentatori sulla quale ha convenuto il Governo, lo svolgimento delle interpellanze Turco n. 2-00826, concernente la trasmissione alle Camere degli schemi di regolamenti di attuazione della legge Bossi-Fini sull'immigrazione, e Sasso n. 2-00845, sul diniego del riconoscimento dello status di rifugiati ed espulsione di cittadini pakistani, è rinviato ad altra seduta.

(Inserimento nell'elenco delle priorità europee della realizzazione del corridoio Adriatico (« Corridoio n. 8 ») - n. 2-00850)

PRESIDENTE. L'onorevole Carbonella ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00850 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 1).

GIOVANNI CARBONELLA. Signor Presidente, vorrei illustrare brevemente la suddetta interpellanza (oggi è stata una giornata abbastanza pesante).

Abbiamo avvertito l'esigenza di presentare la suddetta interpellanza urgente alla Presidenza del Consiglio e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti perché le ripetute assicurazioni fornite da vari esponenti politici di Governo circa l'inserimento del Corridoio n. 8 nei grandi progetti finanziati dall'Unione europea mostrano allo stato attuale tutta la loro infondatezza. Alle certezze espresse su tale argomento dal sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Viceconte, ed agli auspici esternati recentemente anche dal ministro Frattini a Tirana fanno da contrappeso alle dichiarazioni rilasciate dall'ex commissario europeo Van Miert che ha escluso tale evenienza.

Abbiamo oggi la certezza che il corridoio adriatico non è incluso nei 22 progetti strategici dell'Unione europea almeno sino al 2020, avendo il Governo italiano sciolto l'opzione sul Corridoio n. 5 e sul progetto del ponte sullo stretto di Messina. L'allarme da noi lanciato in tempi non sospetti sul rischio che potesse accadere quanto poi in realtà si è verificato o si sta per verificare è stato interpretato dagli esponenti della maggioranza come frutto di mera forzatura politica da parte delle forze di opposizione. È inutile dire che il danno per il sud, se una simile evenienza dovesse avere conferma, è incalcolabile.

Cito un esempio: mentre il progetto del ponte sullo stretto di Messina (che è importante, ma interessa un segmento di popolazione) è quasi cosa interna, il mancato inserimento del Corridoio n. 8 affossa le speranze del Mezzogiorno ed, in particolare, della Puglia, vero punto di snodo nei rapporti commerciali con i paesi dei Balcani con i quali, tra l'altro, abbiamo assunto impegni precisi sull'immigrazione; impegni che sono rispettati soprattutto da questi paesi.

Si pone ancora una volta il problema del ruolo e del peso che tutte le forze istituzionali e parlamentari pugliesi e meridionali intendono esercitare a difesa della comunità interessata; molte volte anche in questa aula a parole si sono dette disponibili a fare lobby quando si tratta di

tutelare gli interessi della comunità interessata; invece, in casi come questi, dove effettivamente bisogna dare testimonianza concreta di coraggio e di coerenza nelle scelte, verificiamo un'assoluta fuga dalle proprie responsabilità.

Bisogna tenere conto del fatto che la realizzazione del Corridoio n. 8, importante infrastruttura, risponde agli interessi del Mezzogiorno, ma direi dell'intero paese. Peraltro, è stato già inserito nel piano generale dei trasporti e della logistica la realizzazione di questo importante progetto e del progetto cosiddetto « autostrade del mare ».

La nostra richiesta, per farla breve, è la seguente: se non si ritenga, nel corso del semestre di presidenza italiana dell'Unione europea, di assumere tutte le iniziative opportune perché la realizzazione del corridoio adriatico sia inserita nell'elenco delle priorità infrastrutturali europee. Noi riteniamo che occorra approfittare di questa circostanza perché, nonostante la situazione sia alquanto pregiudicata, abbiamo la fondata speranza che, se il Governo assume un impegno preciso, vi è probabilmente la speranza di potere ancora recuperare questa importantissima opera per il Mezzogiorno d'Italia, la Puglia e tutte le regioni adriatiche.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere.

GUIDO VICECONTE, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sebbene le infrastrutture relative al « Corridoio europeo n. 8 » non siano state inserite direttamente nella lista numero 1 dei 18 progetti prioritari identificati dal cosiddetto rapporto Van Miert, si deve rilevare che, oltre alla lista dei progetti che saranno avviati o completati entro il 2010 e quella dei progetti a lungo termine, la lista numero 2, il rapporto citato ha inserito, al paragrafo 6.1.4 una terza lista dei progetti considerati importanti per la coesione territoriale.

In tale lista sono contenute tra l'altro la linea ferroviaria Bari-Durazzo-Sofia-Varna- Bourgas che si identifica con il « Corridoio n. 8 », con un orizzonte temporale al 2015. Nella stessa lista 3 è inserito il corridoio intermodale Mar Jonio-Adriatico con orizzonte temporale sempre al 2015.

Il rapporto Van Miert quindi non ignora il « Corridoio n. 8 » il cui inserimento nel rapporto medesimo scaturisce proprio da una precisa richiesta da parte del rappresentante italiano.

Per completezza di informazione, si fa inoltre presente che nell'ambito del patto di stabilità per i Balcani, con finanziamenti *ad hoc*, in data 27 giugno 2003 è stata presentata a Londra presso la banca europea per la ricostruzione e sviluppo – BERS –, la versione finale del progetto REBIS che identifica le future necessità infrastrutturali dei paesi balcanici che ricomprendono quindi anche le infrastrutture del « Corridoio n. 8 » attraversanti l'Albania e la Macedonia.

Il finanziamento del « Corridoio n. 8 » pertanto dovrà tenere conto della molteplicità degli strumenti finanziari disponibili e dei diversi obiettivi che essi perseguono.

Sarà nel contesto della proposta che la Commissione europea farà per lo sviluppo delle reti infrastrutturali e dei corridoi che verrà chiarita la costruzione finanziaria per la realizzazione dei progetti e il contributo dei vari strumenti (Reti TEN, patto di stabilità per i Balcani, fondi strutturali, fondi di coesione, ISPA, e quant'altro).

Per quanto riguarda le azioni che l'Italia potrà porre in essere a sostegno del « Corridoio n. 8 » nei prossimi mesi di presidenza del Consiglio dell'Unione europea, esse sono strettamente legate alla proposta che la Commissione si è impegnata a presentare, presumibilmente entro il prossimo autunno. È evidente in ogni caso che l'Italia svilupperà presso le istituzioni comunitarie tutte le necessarie iniziative per assicurare la realizzazione delle infrastrutture relative al « Corridoio n. 8 ». Vorrei inoltre aggiungere con riferimento a quest'ultimo problema relativo all'attuazione in tempo rapido di quelle che sa-

ranno le linee di sviluppo del « Corridoio n. 8 » che presso la Fiera del levante di Bari è stato istituito il segretariato per lo sviluppo e per il *follow up* di tutte le strutture che riguarderanno il « Corridoio n. 8 ».

PRESIDENTE. L'onorevole Carbonella ha facoltà di replicare.

GIOVANNI CARBONELLA. Signor Presidente, signor viceministro, onorevoli colleghi, mi dispiace ma ciò che lei ha affermato era già di mia conoscenza. Non riesco ancora a convincermi che siano sufficienti solo previsioni per dare risposte a problemi molto concreti.

Per questa ragione mi dichiaro assolutamente insoddisfatto, non tanto per una questione, come dire, strumentale, quanto effettivamente perché su questo problema noi ci giochiamo il futuro. La prospettiva futura della Puglia, gli interessi economico-sociali del Mezzogiorno non possono essere sacrificati da previsioni che puntano soltanto sulla bontà altrui.

Vorrei aggiungere che, in questi giorni, sono ancora più preoccupato per il fatto che il progetto del corridoio adriatico sia stato inserito nella lista n. 3. Lei, quindi, mi ha dato ragione perché io ho detto che non verrà realizzato almeno fino al 2020 e ciò significa — questo poi lo verificheremo — che, bene che vada, il corridoio adriatico vedrà la luce dopo questa data. Inoltre, le risorse economiche che la BEI sta mettendo a disposizione sono, come dire, non limitate, perché rapportate ai progetti che hanno già ricevuto la precedenza — se è vero, come è vero, che l'opera nel complesso costerà 235 miliardi di euro e la BEI ne stanzierà 50 miliardi entro il 2010 —, ma, come lei ben sa, la Francia, sta facendo le bizze rispetto addirittura al « Corridoio n. 5 » e lo sta mettendo in discussione, parlando di ricerca, università e quant'altro, e questo si aggiunge come elemento di forte preoccupazione, in termini di ricaduta, anche sul « Corridoio n. 8 ».

Non voglio fare confusione, ma se si dava per scontato che il « Corridoio n. 5 »

fosse un progetto quasi in via di risoluzione e oggi vediamo ritornare questo tipo di impostazione che vede verosimilmente la Francia tentare di spostare questa opera al di sopra delle Alpi, se un progetto così ben avviato, così ben strutturato e che era in via di definizione, incontra queste enormi difficoltà, immagino allora che cosa accadrà per il « Corridoio n. 8 », che non vedo sufficientemente supportato da parte del Governo !

La risposta l'avrò quando, durante questo semestre di presidenza italiana dell'Unione europea, verificheremo fino in fondo se questa importante infrastruttura conoscerà o meno una speranza e una prospettiva. Se così sarà, ne saremo ben lieti, verremo qui e daremo atto al Governo di avere assunto questo impegno e di averlo anche mantenuto. Temo però che vi sarà bisogno di uno sforzo, di uno scatto di orgoglio di noi meridionali, anche da parte sua, signor sottosegretario — anzi, in primo luogo da parte sua, se mi consente —, sorretto anche da noi. Io ho lanciato un appello al di là degli schieramenti perché si dia ogni tipo di contributo affinché non perdiamo questa grande occasione, perché ciò significherebbe mortificare le aspirazioni di un sud che vuole crescere, che non vuole essere assistito, che, come abbiamo detto, ha capacità progettuali e risorse umane ed intellettuali tali da stare al pari con tutti gli altri. Però, se vengono meno le basi infrastrutturali su cui si deve fondare lo sviluppo, noi veniamo mortificati nella nostra creatività e nella possibilità di progettare il nostro futuro.

In questo senso, mi dichiaro insoddisfatto perché, ripeto, non intendo accontentarmi di previsioni e fermarmi agli appelli, ma vorrei vi fosse qualcosa di più concreto e di più visibile e questo si può ottenere solo se il Governo, in questi sei mesi, andrà avanti su un'impostazione incisiva e concreta per sostenere questo progetto. Stia tranquillo, caro viceministro, noi dell'opposizione non faremo mancare il nostro apporto, perché crediamo che il sud abbia bisogno non di atteggiamenti strumentali, ma di azioni costruttive, quando queste sono finalizzate

ad una progettualità che dà risposta ai tanti bisogni della nostra gente (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

(Rinvio interpellanza Volontè n. 2-00811)

PRESIDENTE. Avverto che, su richiesta del presentatore, sulla quale ha convenuto il Governo, lo svolgimento dell'interpellanza urgente Volontè n. 2-00811 è rinviato ad altra seduta.

(Iniziativa per prevedere l'esenzione da qualsiasi onere economico per la revisione straordinaria del porto d'armi - n. 2-00821)

PRESIDENTE. L'onorevole Guido Giuseppe Rossi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00821 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 2*).

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, con l'interpellanza in oggetto, che è stata firmata da oltre 80 parlamentari appartenenti alle forze di maggioranza - dunque un'interpellanza che non riveste soltanto un interesse partitico, specifico di una singola forza politica, ma si estende all'intera maggioranza -, si vuole sottolineare un problema che si è manifestato nelle scorse settimane relativamente ai fatti di sangue che sono avvenuti un po' in tutta la penisola rispetto ad un uso, purtroppo sconsiderato, delle armi da fuoco.

Noi condividiamo assolutamente l'impostazione del Governo tesa ad effettuare controlli in maniera più efficace, sia dal punto di vista medico-sanitario sia dal punto di vista del controllo puntuale e costante di chi possiede licenze di porto d'armi ad uso pluriennale, per caccia, tiro sportivo (o anche solo per la mera detenzione d'armi), affinché non si arrivi a situazioni spiacevoli e, talvolta, drammatiche.

Su questa linea, il 9 maggio 2003, è stata emanata dal Ministero dell'interno una circolare ministeriale che invita i

questori ed i prefetti a prestare particolare attenzione nel momento del rilascio delle licenze del porto d'armi e prevede (questo è l'elemento più importante e più innovativo della circolare), una revisione straordinaria di tutte le licenze pluriennali rilasciate da più di dodici mesi.

Poiché quello che è stato messo in piedi è un meccanismo piuttosto grande in quanto interessa centinaia di migliaia di persone in questo paese, in alcuni territori provinciali sono interessati da questa circolare non solamente i possessori di una licenza pluriennale di porto d'armi, ma anche i meri detentori di armi, vale a dire coloro i quali possiedono un'arma in casa ma non la utilizzano, né per il tiro sportivo né per la caccia.

Per questo motivo, avevamo rivolto la nostra interpellanza al Ministero dell'interno per ricevere informazioni puntuali su questo tema. Successivamente, per accordi intercorsi all'interno della compagine governativa, l'interpellanza è stata trasmessa ai colleghi del Ministero della salute.

Il nostro dubbio è che tale revisione straordinaria sia stata messa in atto tramite una circolare e che, tramite la stessa, siano state modificate disposizioni legislative. La legge disponeva per coloro che dovevano ricevere il porto d'armi l'effettuazione di determinate visite mediche (una presso il medico di famiglia e una presso il medico legale). Con questa circolare, si è chiesto ai cittadini di rifare queste visite mediche in una chiave straordinaria.

Chiediamo, in primo luogo, se l'atto - in questo caso la circolare ministeriale - fosse quello più indicato per attuare un'operazione di questo tipo. Abbiamo qualche dubbio con riferimento ad un atto che ha interessato, in maniera indiscriminata, tutti i possessori di una licenza pluriennale di porto d'armi o di un'arma, vale a dire centinaia di migliaia di cittadini. Si tratta di persone che, in maniera assolutamente legale, hanno acquistato ed usano un'arma, pagando le tasse per questa passione, sport o necessità. Invece, il collegamento tra l'utilizzo drammatico

dell'arma da fuoco e i fenomeni di follia, di uso di alcool, di abuso di stupefacenti doveva essere fatto in maniera puntuale, sui singoli casi, mettendo in contatto ovviamente gli operatori del territorio, anche quelli sanitari, e le forze dell'ordine, la questura, la prefettura che hanno rilasciato il porto d'arma.

Probabilmente, questa era l'impostazione migliore. In questo caso è come se (mi sia concesso un paragone per rendere l'idea), con riferimento al fine settimana, dove purtroppo si registrano decine di vittime sulle strade italiane, si chiedesse una revisione straordinaria della patente di tutti i cittadini di questo Stato.

Ricapitolando, nutriamo perplessità sullo strumento utilizzato, la circolare, sul fatto che sono stati colpiti tutti quei cittadini che sono a contatto, in qualche modo, con le armi e sul fatto che, nel momento in cui lo Stato richiede ai cittadini un supplemento di documentazione in nome della sicurezza, con perdite anche di tempo e di orario lavorativo — ripeto che noi siamo assolutamente in linea con il Governo e con questa nuova impostazione che vuole dare sicurezza non solo a chi detiene armi, ma anche a chi non le detiene, cioè la maggioranza dei cittadini —, il costo relativo a tale supplemento di sicurezza (le due visite mediche, quella presso il medico di famiglia e quella presso il medico legale hanno un costo che si può stimare, in maniera indicativa, intorno ai 70 od 80 euro, se non superiore) ricada sui cittadini medesimi.

Dunque, scopo di questo nostro atto di sindacato ispettivo è quello di chiedere al ministro dell'interno, anche se all'interpellanza risponderà il sottosegretario Corsi, del Ministero della salute, se si possano trovare meccanismi per fare in modo che questa revisione, che, ripeto, è straordinaria — infatti, i titolari di porto d'armi già pagano queste due visite allorquando, alle scadenze previste dalla legge, si devono presentare presso le autorità competenti per rinnovarlo —, in qualche modo non gravi sulle tasche dei cittadini, ai quali viene richiesto, da parte dello Stato, un supplemento di certificazione medica in

nome di una maggiore sicurezza. Bisognerebbe riuscire a bilanciare queste esigenze: quelle di sicurezza non possono e non debbono gravare sui cittadini e, soprattutto, non debbono celare intenti persecutori o, peggio ancora, di criminalizzazione (come spesso e volentieri fanno i mezzi di informazione) di un'intera categoria di persone.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la salute, senatore Corsi, ha facoltà di rispondere.

CESARE CURSI, *Sottosegretario di Stato per la salute*. Signor Presidente si risponde all'interpellanza in esame a seguito di delega della Presidenza del Consiglio dei ministri ed anche sulla base dei dati forniti dal dicastero dell'interno.

La circolare del ministro dell'interno diramata il 9 maggio 2003 ha disposto una revisione straordinaria delle licenze per il porto d'arma già rilasciate, finalizzata ad una verifica puntuale dei presupposti. In concreto, viene richiesta ai titolari di una licenza pluriennale di porto d'arma, la quale sia stata rilasciata o rinnovata prima dell'ultimo anno solare, di esibire una certificazione medica aggiornata dell'idoneità psicofisica al maneggio delle armi.

Nel contempo, la circolare segnala ai prefetti ed ai questori la necessità di assicurare sempre, al momento del rilascio di qualsiasi licenza di porto d'arma, nonché per ogni nulla osta all'acquisto di armi, la verifica scrupolosa dei requisiti personali dei richiedenti e, specificamente, di quelli psicofisici, attestati da apposita certificazione medica.

Tra i requisiti psicofisici previsti, si sottolinea l'esigenza di prestare particolare attenzione all'assenza di alterazioni neurologiche, di disturbi mentali (della personalità o del comportamento), di situazioni di dipendenza da sostanze psicotrope (alcool o stupefacenti).

Inoltre, nella stessa circolare viene richiesto alle autorità provinciali di pubblica sicurezza di valutare, ai fini dei provvedimenti inibitori del caso, ogni qualificata segnalazione di eventi o di condotte che

possano far dubitare, anche per indizi, della permanenza dei requisiti di affidabilità richiesti dalla legge, procedendo, se necessario, alla revoca delle licenze già rilasciate, nonché all'eventuale adozione del divieto di detenzione di armi.

Il Ministero dell'interno intende sottolineare che la circolare del 9 maggio 2003 non ha in alcun modo inciso su disposizioni normative in vigore per modificarle, in quanto essa si limita a richiamare l'attenzione dei prefetti e dei questori sulla necessità di una scrupolosa applicazione delle norme stesse. Infatti, la legge 6 marzo 1987, n. 89, ha disposto che alla documentazione richiesta per ottenere la licenza di porto d'arma debba essere allegato un apposito certificato medico di idoneità, rinviando ad un decreto ministeriale la definizione dei criteri tecnici generali per l'accertamento dei requisiti psicofisici minimi per ottenere tale certificato medico.

Il decreto del ministro della sanità emanato in data 28 aprile 1998, nel definire i requisiti psicofisici minimi per il rilascio ed il rinnovo dell'autorizzazione al porto d'arma, ha stabilito che l'accertamento di tali requisiti sia effettuato dagli uffici medico-legali delle ASL o dalle strutture sanitarie militari e della Polizia di Stato e che il richiedente, sottoponendosi a tali accertamenti, è tenuto a presentare un certificato anamnestico rilasciato dal medico di fiducia, di cui all'articolo 25 della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

Tra i requisiti psicofisici minimi individuati dal decreto ministeriale citato, è prevista anche la valutazione circa l'assenza di alterazioni neurologiche che possano interferire con lo stato di vigilanza o che abbiano ripercussioni invalidanti di carattere motorio, statico o dinamico e l'assenza di disturbi mentali, di personalità o comportamentali.

In particolare, non deve riscontrarsi dipendenza da sostanze stupefacenti, psicotrope e da alcool.

Costituisce, altresì, un caso di non idoneità l'assunzione anche occasionale di sostanze stupefacenti e l'abuso di alcool o di psicofarmaci.

Tali requisiti psicofisici attualmente sono attestati dalla redazione di due certificazioni sanitarie (anamnestico e di idoneità psicofisica) che, dal punto di vista della tipologia degli esami clinici prescrivibili, sono complementari.

Con l'entrata in vigore — anche questa — del decreto del Presidente della Repubblica 29 novembre 2001, relativo alla definizione dei livelli essenziali di assistenza, i cosiddetti LEA, tali certificazioni sono state elencate tra le prestazioni sanitarie erogate con onere a carico dell'interessato, in quanto non rispondono ai fini di tutela della salute collettiva, anche se richieste da disposizioni normative.

Al riguardo, occorre precisare che, con nota circolare agli assessori regionali alla sanità, il Ministero della salute ha espresso l'avviso che l'esclusione dai LEA riguarda solo la specifica certificazione di idoneità al porto d'arma e che gli accertamenti sanitari necessari alla redazione di tale certificato debbano essere effettuati nell'ordinario regime di partecipazione al costo.

D'altra parte, l'accordo sui LEA affida alle singole regioni un ruolo importante.

In particolare, ciascuna regione ha facoltà di decidere quali prestazioni, anche se escluse dai livelli essenziali di assistenza previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 29 novembre 2001, possano ancora essere a carico del servizio sanitario nazionale, attraverso la stesura di una nuova classificazione delle prestazioni erogabili su base regionale e la conseguente presa in carico dei relativi costi, sempre da parte delle regioni.

Questo dicastero, per quanto di propria specifica competenza, ha avviato la proposizione, previo parere favorevole del Consiglio superiore di sanità, della modifica del decreto ministeriale 28 aprile 1998.

Nel dettaglio, la proposta di modifica prevede la redazione di un unico certificato di idoneità, relativamente all'accertamento e alla verifica di tutti i requisiti psicofisici del richiedente: esso integra in

sé le valutazioni cliniche che attualmente la norma attribuisce alla stesura di due distinti certificati.

Tale modifica permetterà di realizzare, per il futuro e concretamente, una riduzione di oneri a carico dei richiedenti che necessitano dell'accertamento dei requisiti psicofisici ai fini dell'idoneità al porto d'arma.

In questo modo si risponde in termini anche propositivi alla richiesta fatta dall'interpellante. L'accertamento dell'idoneità psicofisica potrà essere verificato con accuratezza da un unico sanitario accertatore, appartenente agli uffici medico-legali delle ASL e o alle strutture sanitarie militari e della Polizia di Stato incaricati.

Infine, per quanto riguarda la revisione straordinaria di tutte le licenze di porto d'arma in corso di validità, disposta con la circolare del 9 maggio 2003, il dicastero dell'interno fa presente che la misura riveste carattere di *una tantum* e che al suo adempimento stanno provvedendo d'ufficio le prefetture e le questure, per le licenze di rispettiva competenza.

La produzione di una certificazione sanitaria aggiornata, attestante la salute fisica e mentale, viene richiesta soltanto ai titolari di licenze di porto d'arma con validità pluriennale, come quelle per il porto di fucile per uso di caccia, che non siano state rilasciate o rinnovate negli ultimi 12 mesi.

Ove la certificazione sanitaria sia stata prodotta entro tale periodo, non ne è richiesta la ripetizione.

Con successiva circolare — questo rispondendo ad un ultimo quesito dell'interpellante — del 20 maggio 2003, il ministro dell'interno ha precisato alle autorità provinciali di pubblica sicurezza che tale documentazione sanitaria non richiede il pagamento del bollo, rientrando nella fattispecie di cui al n. 3 della tabella B, allegata al decreto del Presidente della Repubblica del 1972, in quanto è finalizzata ad un procedimento attivato per esigenze di pubblica sicurezza.

Ritengo che i tanti e troppi fatti drammatici che in questo ultimo periodo hanno investito il nostro paese abbiamo

creato nell'opinione pubblica sconcerto, preoccupazione, disagio. Abbiamo tutti visto che sindaci, consiglieri comunali, provinciali e regionali, associazioni di genitori, associazioni scolastiche, associazioni degli artigiani e dei commercianti hanno richiesto la verifica di alcune condizioni per garantire la sicurezza dei cittadini, di fronte alla quale ciascun cittadino è disposto a fare qualsiasi verifica, a pagare qualsiasi costo. Ritengo peraltro, come già richiesto nella interpellanza, che sarà possibile nei tempi successivi all'attuazione di quanto sta avvenendo nelle singole prefetture, attraverso una verifica di quanto sta accadendo, mettere in piedi una sorta di monitoraggio di quello che è stato fatto per creare le condizioni, attraverso un tavolo tecnico, per capire fino in fondo se le iniziative che sono state adottate con questa circolare abbiano prodotto gli effetti giustamente sperati e richiesti dai cittadini.

PRESIDENTE. L'onorevole Guido Giuseppe Rossi ha facoltà di replicare.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, dopo aver ascoltato la risposta fornita dal sottosegretario Cursi desidero ribadire alcuni concetti. In particolare, gli interpellanti ribadiscono, ancora una volta, la necessità di aumentare la sicurezza nei confronti dei cittadini in ordine all'utilizzo delle armi da fuoco, tema su cui ovviamente non si discute e su cui vi è un'assoluta identità di vedute. La riflessione che si fa è che, in nome della sicurezza, non debbono e non possono essere criminalizzati coloro i quali possiedono un'arma da fuoco per sport o per necessità personale o per quant'altro. Tra l'altro, uno degli aspetti non condivisibili di questa circolare, che non ho evidenziato nel corso dell'illustrazione dell'interpellanza, è che, dati i numeri posti in essere, essa comporterà un aggravio di lavoro per gli uffici delle questure che si troveranno a dover sbrigare una massa ingente di pratiche e a dover svolgere un'attività di verifica sui certificati consegnati dai cittadini interessati dal provvedimento.

Siamo perplessi anche sul carattere di *una tantum* di queste misure; carattere che ci auguriamo che sia veramente tale perché, se si dovesse innescare un meccanismo che in alcuni passaggi assumesse degli aspetti persecutori ciò non risconterebbe sicuramente il nostro favore.

Per quanto riguarda le risposte che ci sono state fornite, c'è sicuramente una parziale soddisfazione in merito alla prevista esenzione dal pagamento del bollo, che riteniamo sicuramente un aspetto positivo; altrettanto positiva è l'anticipazione fatta dal sottosegretario Corsi, che risponde in maniera assolutamente precisa e puntuale per gli aspetti di sua competenza, sebbene la nostra interpellanza fosse indirizzata al Ministero dell'interno, circa la volontà di giungere ad un certificato unico; questo sicuramente costituisce un risultato positivo a cui tutti dobbiamo tendere lavorando al tavolo tecnico o in un momento di incontro dove gli aspetti più tecnici del ministero e quelli più politici e legislativi possano incrociarsi in modo tale da andare incontro ai cittadini e fare così viaggiare insieme e di pari passo due esigenze che sono altrettanto giuste. Si tratta di due diritti: il diritto alla sicurezza di tutti e il diritto di quei cittadini, che vogliono o debbono avere a che fare con le armi da fuoco, di non essere criminalizzati e di non essere additati e soprattutto di non essere tartassati dal punto di vista economico.

Penso che se il Governo riuscirà a trovare un equilibrio tra queste due esigenze sicuramente compirà un'opera intelligente che sarà apprezzata da tutti i cittadini e, in particolare, da coloro che vengono e sono a contatto con il mondo delle armi da fuoco.

**(Utilizzo degli animali a fini sperimentali
— n. 2-00710)**

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00710 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 3).

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, l'interpellanza in questione a mia firma e degli onorevoli Boato, Vendola, Lion, Rocchi, Cima e Azzolini, quindi firmata in maniera trasversale, scaturisce da fatti di cronaca che sono stati oggetto di altre interpellanze e anche oggetto di interesse da parte del sottosegretario Corsi.

Il 30 maggio 2002, in seguito ad un controllo della polizia stradale in località Fortezza, in prossimità del valico italo-austriaco del Brennero, veniva fermato un camion con 56 cuccioli di cane di razza *beagle*, provenienti dall'allevamento Morini di San Polo d'Enza di Reggio Emilia e destinati ad un laboratorio tossicologico di Amburgo, in Germania, dove sarebbero stati sottoposti a vivisezione per esperimenti scientifici.

Gli animali venivano trasportati in gabbiette molto anguste, senza che sussistessero le condizioni igienico-sanitarie necessarie previste dalla legge e senza che il conducente disponesse dell'autorizzazione prevista dalla legge per il trasporto di animali vivi.

Secondo quanto denunciato dall'associazione animalista Peta, l'episodio del 30 maggio 2002 non sarebbe affatto isolato: sappiamo, infatti, che la ditta Morini è titolare del più grande allevamento italiano di animali per vivisezione e da anni le varie associazioni ambientaliste denunciano le condizioni in cui gli animali vi vengono custoditi.

È noto l'episodio relativo a 16 *beagle* fermati il 27 febbraio 2003 all'aeroporto di Fiumicino, provenienti da un allevamento di North Rose (a New York) e destinati ad una ditta farmaceutica di Pomezia per la sperimentazione animale. Tali cani, giunti a Fiumicino con un volo della Delta proveniente da New York, erano accompagnati da un certificato datato 19 febbraio 2003.

Tali episodi evidenziano, in primo luogo, la necessità di applicare rigorosamente sia il decreto legislativo n. 116 del 27 gennaio 1992, che recepisce la direttiva 86/609/CEE, sia la legge n. 413 del 1993, recante norme sull'obiezione di coscienza alla sperimentazione animale.

Gli interpellanti chiedono al Governo, dunque, di conoscere i dati eventualmente in possesso dell'esecutivo in relazione agli episodi in oggetto, e se non ritenga opportuno, inoltre, stringere i controlli in relazione a quanto previsto dalla normativa, anche perché giungono notizie sempre più inquietanti sullo stato di salute degli animali, come ad esempio la condizione dei cani nei canili privati convenzionati.

Pertanto, è necessario che vengano predisposte adeguate ispezioni e che vengano effettuati accertamenti nei centri in cui viene praticata la sperimentazione animale, intensificando le azioni di sorveglianza degli animali stabulati e controllando l'esistenza e la completezza della necessaria documentazione.

Gli interpellanti chiedono, inoltre, che venga effettuato, in modo opportuno, il controllo relativo all'effettivo numero degli animali presenti nei laboratori: infatti, sappiamo che molto spesso i dati effettivi non sono né quelli denunciati, né quelli presenti nel registro che dovrebbe essere compilato ed aggiornato in maniera diligente. Per quanto riguarda proprio tale adempimento, infatti, abbiamo verificato una compilazione ed un adeguamento dei registri non corretti.

Sussiste poi anche il problema relativo alle autorizzazioni alla sperimentazione animale. Sappiamo quanto sia delicato tale punto, ed al riguardo vorremmo sapere in primo luogo se vengano effettuati controlli per verificare se i permessi regolarmente concessi siano rispettati nel merito e nella forma e se i requisiti sanitari, in particolare per quanto riguarda il controllo delle condizioni degli stabulari ed il benessere animale, vengano effettivamente garantiti.

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

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la salute, senatore Corsi, ha facoltà di rispondere.

CESARE CURSI, Sottosegretario di Stato per la salute. Signor Presidente, gli episodi descritti nell'interpellanza urgente dell'onorevole Luana Zanella ed altri sono noti a questo dicastero e sono stati, all'epoca del loro verificarsi, seguiti con la dovuta attenzione, anche ai fini della ricerca di efficaci soluzioni in grado di garantire il rispetto delle regole violate in modo flagrante nei casi richiamati, concernenti la protezione degli animali durante il trasporto (legge n. 623 del 1985 e decreto legislativo n. 532 del 1992).

È noto anche all'onorevole Zanella in quale modo positivo sia stata risolta la vicenda dei *beagle*. Mi auguravo che oggi l'onorevole Zanella lo ricordasse, avendola seguita direttamente; lei ricorderà perfettamente che i *beagle* provenienti da New York e che sarebbero dovuti ripartire il giorno dopo sono rimasti a Roma grazie al mio diretto intervento come sottosegretario per la salute. Quindi, in qualche modo, abbiamo dato una risposta a quel problema che ha angustiato tutti e che ha visto coinvolti coloro che amano gli animali.

La vigente normativa stabilisce chiaramente che chiunque opera in una attività così importante e delicata, quale quella della produzione di animali da esperimento (ivi compresi primati non umani, cani e gatti) o della utilizzazione degli stessi, deve rigorosamente attenersi alle disposizioni previste dalla legislazione nazionale. Di conseguenza, chi non si uniforma alle disposizioni di legge deve essere denunciato alla magistratura da parte dei servizi preposti dalle autorità territoriali alle attività di controllo (servizi veterinari delle singole ASL).

Il decreto legislativo del 27 gennaio 1992 n. 116 (attuazione della direttiva n. 86/609 CEE in materia di protezione degli animali utilizzati a fini sperimentali o ad altri fini scientifici), la cui stesura tiene conto anche di alcune preoccupazioni espresse nelle tesi protezionistiche,

attuando l'articolo 24 della direttiva 86/609 CEE consente, tra l'altro, l'applicazione di norme più favorevoli alla protezione degli animali destinati alla sperimentazione.

Si precisa, inoltre, che il controllo della prima applicazione della legge n. 413 del 1993, recante norme sull'obiezione di coscienza alla sperimentazione animale, cui faceva riferimento l'onorevole interpellante, non compete solo al Ministero della salute, ma a tutte le università e gli istituti di ricerca che ne sono interessati, a cui spetta, in caso di eventuale ed accertata inadempienza, da chiunque commessa, l'obbligo della denuncia del trasgressore.

In merito alla vigilanza sull'utilizzazione degli animali destinati alla sperimentazione, il Ministro della salute svolge una serie di attività di monitoraggio. Vengono, infatti, effettuati sopralluoghi ispettivi presso gli stabilimenti utilizzatori, da parte di funzionari della direzione generale della sanità pubblica veterinaria, degli alimenti e della nutrizione, in numero statisticamente valido per ciascun anno.

Sulla base delle comunicazioni ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 116 del 1992 inoltrate al Ministero della salute da chi intende effettuare esperimenti che prevedono l'impiego di animali necessari per la realizzazione dei progetti di ricerca consentiti dallo stesso decreto legislativo n. 116 del 1992 si effettua la verifica del rispetto dei limiti fissati nella norma.

In caso di eventuali devianze, questo dicastero segnala tempestivamente l'esigenza che l'esperimento non sia intrapreso, se non dopo l'avvenuto completamento o perfezionamento della prescritta procedura. Qualunque contravvenzione alle disposizioni contenute nell'articolo 7, viene punita con una sanzione pecuniaria amministrativa da lire 1 milione a 6 milioni, ai sensi del decreto legislativo n. 116 del 1992.

Le ispezioni, cui fa riferimento l'onorevole interpellante, negli stabilimenti produttori e fornitori, come definiti dagli articoli 10 e 11 del decreto legislativo n. 116 del 1992, sono prevalentemente di competenza dell'autorità territoriale pre-

posta al rilascio della relativa autorizzazione (ossia del sindaco); tuttavia, in talune occasioni di particolare gravità si potrà verificare l'esigenza dell'intervento da parte di questo dicastero.

In particolare, nella circostanza dello stabilimento Morini di San Polo d'Enza (Reggio Emilia), non si è ritenuto di intervenire per non interferire con l'intervento già avviato — e tuttora in corso — dell'autorità giudiziaria.

Per quanto riguarda le autorizzazioni concesse dal Ministero ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo n. 116 del 1992, si assicura che le stesse sono seguite con doverosa attenzione. Di conseguenza, coloro che operano senza la necessaria autorizzazione, o che avessero l'autorizzazione scaduta, saranno denunciati all'autorità giudiziaria, sempre da parte delle autorità territoriali preposte ai controlli (servizi veterinari delle ASL).

I dati statistici concernenti l'utilizzazione degli animali nelle sperimentazioni sono forniti, da qualche anno, da università, enti di ricerca e ditte autorizzati, ai sensi dell'articolo 12 del suddetto decreto legislativo, alla citata direzione generale della sanità pubblica veterinaria, con sufficiente regolarità. Ulteriori sforzi organizzativi si stanno compiendo nel sistema dell'utilizzazione dell'informatica per poter corrispondere alle richieste dei settori interessati ed enti preposti a livello internazionale (Unione europea e Consiglio d'Europa) e nazionale, tramite la pubblicazione delle informazioni del settore ogni tre anni sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Su questo argomento occorre l'obbligo di un'avvertenza: talune tabelle, rispetto alla forma originaria con cui sono state divulgate, hanno subito successivamente modificazioni da parte degli organi internazionali interessati e, di conseguenza, può essersi verificata qualche divergenza interpretativa nella legenda delle tabelle stesse e qualche dato può aver trovato erronea collocazione in un ambito espositivo improprio.

In ogni caso, l'adeguamento ai criteri di raccolta comunitari al momento è stato completato.

Infine, per quanto riguarda la dicitura « animali provenienti da altre fonti », si precisa che per « fonti » si intendono quei paesi le cui caratteristiche di riferimento, ai fini della rilevanza della provenienza dell'animale, non sono comprese tra quelle indicate nella scheda di rilevazione statistica delineata nell'allegato 1, tabella 1, della circolare del Ministero della sanità n. 4439 dell'11 marzo 1999: paese che compila la statistica; altri paesi dell'Unione europea; paesi non dell'Unione europea aderenti alla Convenzione di Strasburgo ETS 123 sulla protezione degli animali nella sperimentazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di replicare.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Cursi e mi ritengo sostanzialmente soddisfatta dalla risposta perché è stata accurata e ha affrontato tutti i punti. D'altronde, dobbiamo dare atto al sottosegretario di aver seguito da vicino tali problematiche ed anche di aver risolto direttamente alcuni dei problemi configuratisi nel corso di questi due anni di legislatura.

Va anche detto che quello della vivisezione è un problema che non ha a che fare soltanto con la cultura della sperimentazione. Infatti, l'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo n. 116, prevede che gli esperimenti possano essere eseguiti su animali soltanto quando, per ottenere il risultato ricercato, non sia possibile utilizzare altro metodo scientificamente valido, ragionevolmente e praticamente applicabile, che non implichi l'impiego degli animali. Sappiamo che questo punto, di fatto, viene disatteso o, meglio, non viene garantita fino in fondo la possibilità dell'alternativa in quanto la certificazione di tale possibilità alternativa alla sperimentazione sugli animali è oggetto di un giudizio emanato dagli stessi sperimentatori. Quindi, siamo effettivamente di fronte ad una problematica che deve essere affrontata a livello legislativo e non può essere, ovviamente, questa la sede per ulteriori approfondimenti.

Per quanto riguarda l'aspetto del controllo ribadisco che, nonostante, secondo i dati ufficiali, sia diminuito il numero degli animali oggetto di utilizzazione per la sperimentazione, tuttavia sono aumentati i centri di sperimentazione.

Questo ci preoccupa, perché significa che una certa battaglia culturale, ma anche la garanzia di una più efficace e più efficiente sperimentazione, rischiano, per quanto riguarda l'Italia, di essere ancora lontane da venire.

Ringrazio comunque il sottosegretario per la risposta e mi auguro che vi sia il modo di collaborare con il Governo, al fine di migliorare la legislazione in merito.

(Recente protocollo tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e regione Veneto riguardante il master plan per la riqualificazione ambientale di Porto Marghera - n. 2-00840)

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00840 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 4).

LUANA ZANELLA. L'interpellanza in oggetto affronta una questione molto delicata e mi dispiace quindi che non sia presente in aula il rappresentante del Governo competente ...

PRESIDENTE. Anche a questa interpellanza risponde il sottosegretario per la salute, senatore Cursi.

LUANA ZANELLA. Non lo dicevo perché non riconosco l'autorevolezza e la competenza del sottosegretario Cursi, ma perché in questo caso si tratta di una problematica piuttosto complessa, che necessita di essere inquadrata anche da un punto di vista storico.

A Porto Marghera, con l'accordo per la chimica, è stato forte il protagonismo degli enti locali, grazie ad una spinta e ad una consapevolezza ambientalista, che ha trovato una sponda interessante negli enti locali stessi. Si è spostato l'asse da un

possibile consolidamento (se non addirittura potenziamento) della chimica di base, all'individuazione di un percorso che si ponesse nell'ottica di gestire un passaggio che andasse oltre un modello di sviluppo dissipativo delle risorse ed estremamente dannoso per il nostro territorio, per la salute dei lavoratori e di coloro che abitano nei pressi del polo chimico di Porto Marghera. Si tratta di un passaggio, quindi, verso forme più ecocompatibili e socialmente sostenibili, che rappresentino una vera possibilità per il rilancio socioeconomico di Venezia e della sua terraferma, altrimenti a rischio di declino e, per quanto riguarda Venezia, a rischio anche di monocultura unidimensionale turistica.

Era una contraddizione poteva essere, non dico risolto, ma quanto meno individuato il possibile salto per andare oltre, al fine di risolvere la crisi occupazionale e la crisi produttiva, che era anche aggravata dagli evidenti segni di allontanamento della chimica di Stato. Tali segni di allontanamento poi si sono resi sempre più forti ed evidenti negli ultimi anni, tanto che al momento attuale la chimica, che era stata di Stato, rischia di essere spezzata in tante proprietà, laddove il coordinamento e la gestione produttiva di quello che esiste sono sempre più difficili; basta conoscere i dati di cronaca rispetto agli incidenti che si sono verificati, anzi che si sono succeduti praticamente senza soluzione di continuità.

Abbiamo rischiato che il timore della perdita dei posti di lavoro — rappresentato bene anche dai sindacati della chimica — si consolidasse con interessi anche di parte imprenditoriale e fosse impossibile andare oltre al modello di sviluppo, che così pesantemente aveva segnato il nostro territorio. Va ricordato che il caso petrolchimico è entrato nelle aule dei tribunali e un'indagine senza precedenti, stimolata dalle denunce coraggiose di un operaio, Gabriele Bortolozzo, e delle associazioni che lo hanno sostenuto, ha rivelato, a seguito di analisi, studi ed indagini estremamente approfondite e vaste, uno stato disastroso di salute del nostro territorio.

Con l'accordo per la chimica lo snodo delle bonifiche diviene centrale, imprescindibile e determinante, proprio perché la riqualificazione e la riconversione diventano la prospettiva. Si tratta di scandire modi e individuare tutte le garanzie anche per l'occupazione.

A Porto Marghera si è anticipato ciò che poi è divenuto legge per tutti i siti inquinati di rilevanza nazionale. Ricordo che con il decreto Ronchi del 1997 — quindi, con notevole anticipo rispetto agli altri siti inquinati — si procedeva all'analisi e alla caratterizzazione dei suoli e delle falde, evidenziando una prima catastrofe ambientale.

La ricerca dei contaminanti nei suoli dimostra che milioni di tonnellate di rifiuti scaricati a Marghera in mezzo secolo di produzione industriale — non solo chimica, ma anche elettrica, metalmeccanica —, con inquinamento di decine di chilometri da Tessera a Fusina, hanno prodotto un inquinamento che continua ad agire attraverso la movimentazione delle falde in laguna e a causa del fenomeno dell'erosione.

Si registra inoltre una contaminazione delle sedimentazioni dei canali industriali — rilevata in maniera molto precisa dall'autorità portuale — per milioni di metri cubi di sostanze organiche e inorganiche; vi lascio dunque immaginare quanto sia complessa tutta l'opera di modifica.

Attraverso un successivo accordo integrativo sulla chimica, si cercò di accelerare, anticipando decisioni che poi sono state estese anche ad altre situazioni. Si procede con gli studi, con le analisi, acquisendo una conoscenza molto articolata e approfondita della situazione e si stabilisce anche come uscire da tale condizione. Soprattutto, si stabilisce la necessità di una regia di carattere nazionale nonché di una forte assunzione di responsabilità da parte degli enti locali, che dunque hanno la possibilità di stabilire le priorità coordinandole con il piano regolatore generale e di realizzare il necessario coinvolgimento dei privati, che dovrebbero accollarsi il 50 per cento del totale dei finanziamenti necessari.

Lo strumento scelto per realizzare tutto ciò è il *master plan* di tutto il progetto, con il quale vengono completate le caratterizzazioni, stabilite le tecnologie necessarie e l'utilizzazione delle risorse e individuata un'area ecologicamente attrezzata. Presidente, la faccio breve, anche se non è semplice.

PRESIDENTE. Bene, la faccia breve e aiuti anche noi.

LUANA ZANELLA. Poi, nella replica mi limiterò.

Siamo in dirittura d'arrivo quando la direzione generale del Ministero dell'ambiente presenta il documento oggetto dell'interpellanza, che viene sottoscritto anche da tecnici della regione Veneto. Tale documento viene poi presentato alle amministrazioni locali che, con stupore e grande contrarietà, constatano il declassamento del *master plan* a documento consultivo, senza quindi valore prescrittivo.

Questo è il punto, signor Presidente, signor sottosegretario: mentre la regione Veneto ha sempre rivendicato un ruolo autonomo e la responsabilità degli enti locali in merito a tutta la questione delle bonifiche, nel caso specifico sembra assecondare per così dire una perdita di sovranità che riteniamo assolutamente inaccettabile.

Tuttavia — mi avvio alla conclusione — è positivo che si preveda da parte del ministero di accelerare notevolmente il percorso con ulteriori caratterizzazioni la cui data di scadenza è stabilita addirittura al 31 luglio — non so come sarà possibile osservarla — e constatiamo dunque la presenza di segni che indicano la volontà del Governo di procedere celermente.

Ci preoccupa però notevolmente il fatto che lo strumento centrale per la realizzazione delle bonifiche — se mai inizieranno effettivamente il loro percorso — viene meno, e chiediamo al Governo se abbiamo compreso bene ovvero se si tratta di un incidente di percorso.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la salute, senatore Corsi, ha facoltà di rispondere.

CESARE CURSI, *Sottosegretario di Stato per la salute*. Signor Presidente, il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio mi ha pregato di sostituirlo, a causa di altri impegni.

Ritengo debba essere fatto un minimo di chiarezza, ricordando anche gli interventi che sono stati compiuti rispetto a quest'area interessata dall'accordo di programma sulla chimica di Porto Marghera, che ha richiesto — come ha ricordato l'onorevole Zanella — un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 15 novembre 2001, il quale ha scelto come strumento di verifica e di attuazione il *master plan*, che prevedeva un accordo integrativo e che aveva la finalità di orientare la redazione dei progetti di risanamento ambientale dell'area stessa.

In particolare, gli interroganti denunciano che a seguito della recente firma di quello che viene definito un protocollo tra il Ministero e la regione Veneto, il predetto *master plan* risulterebbe ridimensionato a semplice strumento conoscitivo e di consultazione e il comune e la provincia di Venezia verrebbero privati del ruolo di protagonisti attivi fin qui ricoperto.

Occorre anzitutto ricordare che l'iter procedurale di tutti gli interventi di messa in sicurezza di emergenza — caratterizzazione e bonifica — relativi all'area oggetto di specifico accordo di programma dovrà svilupparsi in conformità alle vigenti disposizioni normative, costituite dal decreto legislativo n. 22 del 1997 e dal decreto ministeriale n. 472 del 1999.

Le predette disposizioni definiscono in modo univoco il regime delle competenze. In particolare, poiché il sito di Venezia Porto Marghera è inserito fra quelli di interesse nazionale, trova applicazione l'articolo 15 del citato decreto ministeriale n. 472 del 1999, il quale prevede la presentazione al Ministero dell'ambiente, a cura del responsabile dell'inquinamento, del piano di caratterizzazione, del progetto preliminare e del progetto definitivo degli interventi di bonifica, ripristino ambientale e messa in sicurezza permanente predisposti secondo i criteri stabiliti dall'allegato 4 del decreto stesso.

L'istruttoria tecnica dei predetti elaborati progettuali è a cura del Ministero, che si avvale dell'APAT, dell'ARPA e degli altri istituti scientifici pubblici. In caso di inadempienza del responsabile, il Ministero dell'ambiente predispone i progetti avvalendosi dell'APAT e delle altre istituzioni scientifiche.

Il predetto articolo attribuisce poi al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero delle attività produttive e con il Ministero della salute, d'intesa con la regione, l'approvazione dei progetti definitivi di bonifica. Il Ministero dell'ambiente procede poi all'assolvimento delle sue competenze attraverso lo strumento della conferenza di servizi istruttoria, cui partecipano tutti i soggetti portatori di legittimi interessi decisori e i delegati dei tre ministeri competenti e della regione interessata. Al termine di tali procedure, nel caso di progetti definitivi di bonifica interviene il decreto ministeriale.

Ciò ricordato, giova precisare che il *master plan*, come previsto dall'accordo integrativo sulla chimica a Porto Marghera approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 novembre 2001, deve avere i seguenti contenuti: le tipologie degli interventi di risanamento ritenuti tecnicamente ed economicamente praticabili, applicando le migliori tecniche disponibili; le modalità organizzative e le soluzioni tecnologiche per lo stoccaggio, il trattamento e lo smaltimento dei materiali che devono essere sottoposti a bonifica; la temporalizzazione degli interventi; la valutazione di massima dei costi; i criteri per il monitoraggio dell'attuazione del *master plan*; i criteri per rendere coerenti gli interventi pubblici e privati.

Dato che, per completezza redazionale, il *master plan* redatto a cura della regione Veneto e del comune di Venezia ha ripreso gli aspetti normativi relativi alla messa in sicurezza d'emergenza, alla caratterizzazione e alla progettazione in un memorandum concordato il 10 giugno ultimo scorso tra ministero e regione Veneto, si sono definiti criteri utili ad orientare e a definire le fasi procedurali, istruttorie ed

approvative degli interventi di messa in sicurezza d'emergenza e di caratterizzazione e dei progetti di bonifica. Nessuno di questi aspetti ricade nei contenuti del *master plan*, come individuati nell'accordo integrativo.

D'altro canto, il *master plan* non può ovviamente modificare la normativa sopra richiamata, dato che non vi sono mai state per Venezia regole diverse da quelle che riguardano gli altri quarantotto siti nazionali. Va pertanto smentita qualsiasi espropriazione di poteri degli enti locali, come pure va smentita ogni interferenza nello svolgimento degli interventi.

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di replicare.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, non mi ritengo soddisfatta della risposta. Il *master plan* rimane lo strumento di applicazione, di realizzazione e di indirizzo concreto dell'accordo integrativo sulla chimica o no? Diventa, come sembra invece affermato nel documento a cui facevamo riferimento, un semplice strumento di consultazione? A questo interrogativo il Governo non ha risposto. Credo che l'argomento dovrà essere oggetto di un'eventuale audizione, in modo che ci sia anche la possibilità di interloquire direttamente con chi ha la competenza in merito. Ringrazio il Presidente, anche per la pazienza.

PRESIDENTE. Onorevole Zanella, è stata bravissima. I miei complimenti. Quanto al merito, non ne so nulla. Ma nel metodo ha dimostrato correttezza e rispetto per tutti quanti noi. La ringrazio molto.

(Documentazione riguardante le trattative intercorse tra l'Iraq e il Niger per l'acquisto di uranio - n. 2-00854)

PRESIDENTE. L'onorevole Minniti ha facoltà di illustrare l'interpellanza Boato

n. 2-00854 (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 5), di cui è cofirmatario.

MARCO MINNITI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica, anche perché siamo ansiosi di ascoltare il Governo su questo argomento.

PRESIDENTE. È un'ansia che, per quanto riguarda le ragioni...

Il sottosegretario per la difesa, onorevole Berselli, ha facoltà di rispondere.

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Signor Presidente, il Governo confida di soddisfare la curiosità dell'onorevole Minniti.

È indispensabile considerare – prima di esaminare nel merito le richieste dell'atto di sindacato ispettivo – le affermazioni che ne costituiscono la premessa, in quanto quasi integralmente riferite a notizie diffuse dai *media*.

Segnatamente va precisato che non è esatto il riferimento temporale relativo all'acquisizione delle notizie « sulle trattative intercorse tra Iraq e Niger per l'acquisto di ossido di uranio »; ciò in quanto il SISMI, in modo assolutamente certificabile, ha iniziato lo sviluppo di notizie sull'argomento a far data dal gennaio 2001 e non « alla fine del 2001 ».

Circa l'ipotizzata trasmissione di documentazione a servizi di *intelligence* della Gran Bretagna e degli Stati Uniti d'America, come già più volte ufficialmente affermato, nessun documento proveniente dal Niger o dall'Iraq riguardante la fornitura di uranio naturale – né tantomeno quelli che gli organi di informazione avrebbero indicato come facenti parte del dossier cui gli stessi si riferiscono – è stato mai consegnato ad alcuno da parte del servizio. Sono stati, invece, nel tempo condivisi, con organismo o *intelligence* di paese alleato, e con le consuete procedure, i soli contenuti delle notizie acquisite, anche al fine di ottenere eventuali elementi di riscontro ed un concorso alla valutazione delle emergenze che investivano un contesto di ampio respiro internazionale. Infatti, gli elementi nella dispo-

nibilità del SISMI necessitavano di adeguate verifiche, in quanto i dati erano talvolta ancora generici. In tale situazione, non si poteva comunque escludere il rischio che un eventuale accordo, nel caso fosse realmente operante, potesse aver recato o arrecare i temuti pregiudizi. Sono state, quindi, sviluppate ulteriori interazioni con il richiamato collegato, indicando i riferimenti temporali i nominativi ed ogni altro elemento necessario agli approfondimenti del caso.

Nell'aprile 2002 la notizia, sempre con la medesima modalità, veniva estesa ad organo *intelligence* di altro paese alleato, anch'esso fortemente interessato al contrasto della proliferazione delle armi di distruzione di massa. Nel giugno 2002 veniva poi consentita l'inclusione delle informazioni tecniche in questione nell'indottrinamento sul programma nucleare iracheno, rivolto a membri dell'*Action team* dell'IAEA, International Atomic Energy Agency. Ciò avrebbe comportato, senza pregiudizio per le attività in corso, una valutazione della notizia anche da parte di organismo internazionale sicuramente autorevole e qualificato. Inoltre, il SISMI ha corrisposto, con le modalità fiduciarie previste ed ottenuta specifica autorizzazione, ad una richiesta dell'IAEA per confermare che i documenti in corso di esame da parte di quell'ente ed attestanti in modo diretto l'esistenza dell'asserito accordo non provenivano dall'*intelligence* italiana.

Quanto al contenuto del comunicato stampa diffuso dal Governo e impropriamente posto in relazione conflittuale con « non meglio identificate dichiarazioni giornalistiche di funzionari del SISMI », considerando queste ultime, giova precisare che, se ci si riferisce a notizie stampa del 14 luglio attribuenti dichiarazioni a fonte SISMI, di cui per inciso non si ha alcuna effettiva evidenza, esse non risultano in contrapposizione con il richiamato comunicato governativo, il cui significato si coglie agevolmente da quanto letteralmente ivi indicato, ovvero escludere « l'asserita trasmissione ad altri organismi di *intelligence* di documenti di provenienza

nigerina o irachena recanti evidenze relative a transazioni di uranio tra il Niger e l'Iraq» e non certo i consueti scambi informativi in ambito *intelligence*, tanto più consueti, ordinari e doverosi in presenza di una notizia di elevata sensibilità.

Alla luce di tali precisazioni può ora esser riscontrata l'esigenza conoscitiva esplicitata nell'interpellanza. In particolare, per quanto ha tratto con il « se e come la documentazione riguardante transazioni tra l'Iraq e il Niger aventi ad oggetto ossido di uranio » sia stata acquisita « a prescindere dalla sua provenienza dai servizi di informazione italiani », per la parte di specifica competenza, non può che farsi riferimento a quanto riferito dal rappresentante del Governo in occasione della propria audizione al COPASIS, svoltesi in data 16 luglio 2003, trattandosi di informazioni caratterizzate da alta sensibilità in relazione all'attività *intelligence* ed ai contatti in corso, che dimostrano come la vicenda sia tuttora oggetto di attività info-operativa in cooperazione con altri servizi collegati e che non possa ritenersi conclusa. Con riguardo alla richiesta di specificare se nel merito della stessa emergessero evidenze relative ad una trattativa tra Iraq e Niger, ovvero a veri e propri atti di acquisto, si precisa che gli elementi informativi a suo tempo raccolti si limitavano ad indicare la possibile esistenza di una trattativa: in sostanza, di trattative di acquisto e di lavori volti alla definizione di accordi in tal senso.

Con riferimento alla auspicata specifica circa il « livello di affidabilità riconosciuto » agli elementi informativi raccolti, si evidenzia che, come da consolidato *modus operandi*, anche in questa circostanza il SISMI ha immediatamente avviato una intensa, articolata, puntuale quanto cauta attività info-operativa di approfondimento e di riscontro degli elementi via via resisi disponibili, integrata nel tempo da una serie di interazioni e confronti con due servizi collegati di paesi alleati, al fine di agevolare i riscontri resi necessari dall'ampio contesto internazionale a sfondo della vicenda. Tale prassi costituisce l'applicazione di una metodologia, anche di lunga

durata, alla quale si fa ricorso ogni qualvolta le notizie acquisite, o per la loro intrinseca, elevata sensibilità, ovvero per le modalità concrete con le quali si presentano, evidenzino, pur in un quadro di generica plausibilità, alcuni aspetti di indeterminatezza, ovvero di non completa credibilità, tali da indurre ad ogni possibile e necessaria cautela, nell'elaborazione della relativa analisi, solo al termine della quale è di norma possibile esprimere un giudizio di affidabilità.

Nella fattispecie, anche per le rilevanti implicazioni che la vicenda ha assunto, questo particolare processo *intelligence*, come accennato, è ancora in corso.

In merito alla richiesta di formulare ipotesi sulle modalità con cui i servizi inglesi e americani possano essere entrati in possesso della documentazione in oggetto, non si può che confermare che nessuna documentazione del genere di quella indicata è stata mai consegnata ad alcuno da parte del Sismi.

In conclusione, preme ribadire: la sequenza temporale della vicenda (che si è sviluppata fin dall'inizio del 2001), il buon operato dei servizi italiani nel non tralasciare alcun indizio e nel dividerne i contenuti con i servizi collegati e l'assoluta correttezza e coerenza della posizione del Governo italiano.

PRESIDENTE. L'onorevole Minniti, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

MARCO MINNITI. Signor Presidente, vorrei, in primo luogo, ringraziare il signor sottosegretario per la cortesia con la quale è venuto a rispondere alla suddetta interpellanza (anche per aver aspettato fino a questa tarda ora, ma il tema era talmente importante che, come ha detto anche il Presidente, vi era una certa ansia nel conoscere la risposta del Governo; la questione è di grandissima rilevanza).

Pur ringraziando il sottosegretario per la sua cortesia, mi ritengo insoddisfatto della sua risposta. Mi aspettavo che l'intervento del Governo (so che non si tratta di una responsabilità personale dell'ono-

revoles Berselli) servisse a chiarire tanti interrogativi sollevati intorno a questa questione. Vi è bisogno di fare chiarezza su una vicenda che è ancora oscura e che presenta molti lati inquietanti; tuttavia, essa è stata relevantissima nel determinare o nel concorrere a determinare un pezzo di storia del mondo recente.

Non sfugge a nessuno che la suddetta questione è stata considerata quasi come sostegno alla pistola fumante che poteva o doveva giustificare la guerra in Iraq. Per questo, vi è bisogno di essere intransigenti nella ricerca del massimo di trasparenza e di serietà nell'acquisizione della verità su una vicenda che, come ho detto, presenta ancora molti lati oscuri.

Tuttavia, penso che la risposta che oggi il sottosegretario ci ha fornito un merito ce l'abbia: ho la sensazione, infatti, che il Governo, se non ho capito male, abbia deciso di rendere pubblica al Parlamento almeno una parte di quella informativa che ieri era considerata segretata. Non sfugge, comunque, a nessuno che ci troviamo di fronte ad un Governo che ha manifestato in questi frangenti un atteggiamento che definire contraddittorio è sinceramente un eufemismo.

Mi sia consentito fare un rapidissimo riepilogo delle dichiarazioni politiche di autorevoli esponenti del Governo. La prima in ordine di tempo è quella del ministro Martino il quale ha affermato che è tutto una bolla di sapone. Non possiamo non prendere atto oggi, onorevole Berselli, che lei ha smentito il suo ministro perché non è sicuramente una bolla di sapone.

Lei ci ha detto oggi, così come ha fatto ieri il sottosegretario Letta (leggendo le indiscrezioni apparse sui giornali), che vi è stata un'attività di *intelligence* del SISMI; pertanto, non è una bolla di sapone.

Non è una cosa inventata, perché la « bolla di sapone » richiama una cosa inventata. D'altro canto è difficile pensare che una vicenda che sta tenendo sul filo del rasoio l'amministrazione americana ed il Governo britannico possa essere considerata una bolla di sapone. Naturalmente è difficile anche pensare che possa essere una bolla di sapone quello che, a quanto

leggiamo dai giornali, — e il rappresentante del Governo non ha fornito alcun elemento di valutazione su questo —, porta oggi addirittura l'Fbi ad indagare in Italia. Non sappiamo se questo sia vero, tuttavia lo abbiamo letto sui giornali e nessuno lo ha smentito. Una bolla di sapone quella che ha portato, di questo abbiamo certezza, il responsabile della principale centrale investigativa americana ad una audizione particolarmente severa nella sede della commissione di controllo sull'*intelligence* americana. Per il ministro Martino, invece, si tratta di una bolla di sapone.

Abbiamo poi il sottosegretario Letta che ha la delega ai servizi segreti, il quale invece ha parlato di un'attività di *intelligence* dei servizi italiani e tuttavia non ha chiarito come questa attività si sia sviluppata e soprattutto non ha portato quello che era giusto portare: la documentazione (dirò poi qualcosa su questo). Noi abbiamo di fronte un dubbio talmente radicale che non può essere fugato soltanto con le affermazioni, anche perché le affermazioni sono contraddittorie. Lo stesso Governo prima dice « bolla di sapone », poi attività di *intelligence*.

Quindi, occorre che nelle sedi dovute, non in questo Parlamento dove non c'è la possibilità di trattare materiale classificato e tuttavia nella sede del comitato di controllo sui servizi, dove c'è la possibilità di trattare materiale classificato, ci saremmo aspettati, e ci aspettiamo ancora, che il Governo trasferisca in quella sede i documenti.

Vi è poi una terza posizione che è quella del ministro Frattini: questi oggi, interrogato, ed anche qui è difficile non cogliere una contraddizione, risponde sempre assolutamente di « no ». Mi sia consentito ricordare le domande fatte: ci può essere stata una trasmissione da leader italiani a leader stranieri? Assolutamente no. Ci può essere una informazione e trasmissione orale? No. Ha avuto contatti con l'amministrazione Bush sulla vicenda? No. Un « no » secco, sulla linea: non sapevamo né sappiamo nulla.

Naturalmente questo è ancora differente rispetto alle posizioni del ministro

Martino e a quella del sottosegretario Letta. C'è poi una vicenda che ha in sé un carattere singolare. Interviene il ministro Buttiglione che sulla questione, anziché, com'era naturale pensare che si facesse, dire di essere pienamente d'accordo con il sottosegretario che ha la delega ai servizi, Letta, che pure aveva avuto un'audizione in sede di COPACO, dichiara di avere piena fiducia nel ministro degli affari esteri. Sinceramente è un salto logico: siamo in una vicenda in cui vi è un *dominus*, il ministro delegato, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, autorevole dentro la compagine di Governo. Il ministro per gli affari comunitari Buttiglione, interrogato sulla vicenda Niger-Iraq risponde: ho piena fiducia nel ministro degli affari esteri. Perché? Questa contraddizione evidente viene confermata da un altro dato: il ministro Frattini dice che la documentazione apparsa su un giornale, su *la Repubblica*, — non citiamo niente di particolarmente riservato —, è una documentazione che sicuramente non appartiene all'*intelligence* italiana. Tuttavia, mi sia consentito considerare questa valutazione assolutamente insufficiente.

In primo luogo, vi sarebbe da spiegare come sia possibile che il ministro Frattini sia così certo da poter negare una situazione di questo tipo, avendo ormai da qualche mese lasciato la delega. Si presuppone che quel tipo di documentazione potrebbe essere stata per esempio acquisita dall'*intelligence* italiana anche nella fase successiva al periodo in cui questi aveva la delega. Il ministro Frattini, tuttavia, esclude in maniera categorica che questo sia avvenuto. Tuttavia, il problema non è questo: è sostanzialmente un altro; non abbiamo di fronte delle illazioni.

Sarebbe utile che il Governo italiano ci dicesse se quelle fotocopie, pur non essendo nella disponibilità dell'*intelligence* italiana, siano tuttavia fotocopie — tra virgolette — « vere » o « false » e a cosa effettivamente esse si riferiscano. Non si può far passare la cosa in cavalleria dicendo soltanto: io non c'entro! Non c'è

dubbio che lì c'è un'allusione forte rispetto al ruolo e all'impegno della struttura di Governo del nostro paese.

È per questa ragione che noi abbiamo chiesto e chiediamo ancora oggi, onorevole sottosegretario, che il Governo non si limiti a questa asettica informativa del tutto insufficiente, ma fornisca gli elementi, le carte e la documentazione. Non è vero, con tutta sincerità, che si possa dire che c'è ancora un'attività informativa in corso. Non è vero per una semplice ragione: può esserci, ma su un'altra questione. Ma qui c'è un punto che a lei non sfuggirà: la vicenda è relativa ad un tentativo di acquisizione da parte del dittatore iracheno di materiale fissile dal Niger! E nel momento in cui quel dittatore è caduto, la vicenda in sé è conclusa. E non mi si venga a dire — la considererei un'offesa all'intelligenza del Parlamento italiano — che non è possibile tutelare le fonti che hanno contribuito alla formazione di quella informativa e, nello stesso tempo, informare il Parlamento su altri elementi. L'idea che bisogna tenere tutto quanto — tra virgolette — « segreto » e « classificato », perché bisogna tutelare la fonte, non sta in piedi. Si può tutelare la fonte e fornire gli elementi di chiarezza di cui il paese ha necessariamente bisogno.

È per questa ragione, signor sottosegretario, che, nel momento in cui ci dichiariamo insoddisfatti della sua risposta, siamo qui per chiederle un'altra cosa, per chiedere — a lei, attraverso i canali del Governo, e al Presidente, attraverso i canali parlamentari — di trasmettere una nostra richiesta. Di fronte ad una Babele che appare difficilmente governabile, di voci senza controllo, di cose dette e non dette, noi abbiamo bisogno di una parola chiara su un tema particolarmente rilevante ed è per questo motivo che noi chiediamo che, su questi temi, venga a riferire in Parlamento il Presidente del Consiglio, l'onorevole Silvio Berlusconi, che ha la responsabilità collegiale del Governo. Noi, a questo punto, dobbiamo sapere chi rappresenti effettivamente il Governo. Il ministro Martino? Bolla di sapone. Il sottosegretario Letta? Attività di *intelligence*. Il ministro Frattini?

No, no, no. Dobbiamo sapere che cosa dice il Governo nella sua collegialità e questo lo può fare soltanto il Presidente del Consiglio.

C'è un punto delicatissimo che non vorrei sfuggisse a nessuno: qui abbiamo di fronte una questione che riguarda anche il ruolo, la funzione e il prestigio del nostro paese. Noi chiediamo al Presidente del Consiglio di sapere qual è stato il ruolo effettivo dell'Italia. Ci sono tre ipotesi possibili e vorrei che ne discutessimo, pur in quest'aula non molto affollata, ma siccome si tratta di questioni molto delicate che riguardano la vita del paese, mi permetto di prendere sul serio anche la sua risposta, onorevole sottosegretario. Quindi, non veda il mio intervento come un elemento che — tra virgolette — possa « impegnare » il tempo, ma è un modo anche per rispondere seriamente alle questioni che lei ha posto e manifestare rispetto per la dialettica parlamentare.

Ci sono tre ipotesi sulle quali vogliamo che il Presidente del Consiglio dica una parola chiara. La prima riguarda un coinvolgimento diretto dell'Italia e, quindi, riguarda l'acquisizione di documentazione, la valutazione sull'attendibilità di quella documentazione e l'eventuale passaggio e trasferimento, un ruolo attivo dell'Italia che potrebbe essersi manifestato attraverso tre livelli: un rapporto tra agenzie di servizi, un rapporto tra diplomatici, un rapporto tra Governi, sapendo naturalmente che è difficile pensare che, su una questione così delicata, qualora vi fosse un ruolo attivo e diretto dell'Italia, il Governo non fosse informato della vicenda.

Seconda ipotesi. Noi siamo l'anello debole. L'Italia, le agenzie di *intelligence* italiane sono l'anello debole di una catena internazionale alla quale abbiamo partecipato e della quale tuttavia non costituiamo né il punto di partenza né il punto di arrivo. Anche questo va chiarito.

Terza ipotesi: siamo il luogo e la persona fisica come paese e come *intelligence* cui viene consegnato nelle mani il cerino acceso da altri.

Con riferimento a queste tre ipotesi, vogliamo sapere qual è la verità. Delle tre

l'una. Non c'è dubbio che non giova uno stillicidio di rivelazioni, perché ne va di mezzo la credibilità del nostro paese.

Onorevole sottosegretario, mi sia consentito di ricordarle che, a nostro avviso, il bisogno di chiarezza è un punto ineludibile nella vita di un paese. Più c'è trasparenza, anche nelle situazioni più difficili, meglio è per la vita democratica. Posso anche dire che l'atteggiamento omissivo da parte del Governo non serve nemmeno a difendere il prestigio ed il ruolo dei nostri servizi di informazione. In qualche modo, li tiene in una posizione scoperta perché non consente di poter chiarire, fino in fondo, qual è la verità.

Per questo motivo, ci impegneremo per avere il Presidente del Consiglio in Parlamento, affinché nel Copaco vi sia una valutazione sull'operato del Governo, come è legittimo per quel tipo di organismo.

Ci impegneremo affinché quella valutazione possa essere fatta sulla base di prove documentali trasmesse al Comitato di controllo. Tuttavia, non sfugge ad alcuno, signor sottosegretario, che, qualora ci dovessimo trovare di fronte ad un atteggiamento di chiusura totale, di incomprendimento e di sottovalutazione rispetto alle richieste che stiamo qui avanzando, utilizzeremo tutti gli strumenti parlamentari, affinché, su una questione così delicata, così importante e così vitalmente talmente legata alla democrazia in Italia e anche fuori dei confini nazionali, ci sia piena chiarezza e si parli limpidamente al paese.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Su un lutto del deputato Alessandro De Franciscis.

PRESIDENTE. Comunico che il giorno 14 luglio 2003 il collega Alessandro De Franciscis è stato colpito da un grave lutto: la perdita del padre.

Al collega la Presidenza della Camera ha già fatto pervenire le espressioni della

più sentita partecipazione al suo dolore, che desidera ora rinnovare anche a nome dell'Assemblea.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che, nella seduta di oggi, giovedì 17 luglio 2003, la VII Commissione permanente (Cultura) ha trovato, in sede legislativa, il seguente progetto di legge:

Senatore Nania ed altri: « Interventi per l'espansione dell'università di Messina nelle città di Barcellona Pozzo di Gotto e di Milazzo, per l'espansione dell'Università di Cassino nelle città di Sora e nella provincia di Frosinone, nonché in favore dell'Università pontina » (*approvato, in un testo unificato, dal Senato della Repubblica con modificazioni e con il seguente nuovo titolo: « Interventi per l'espansione dell'università di Messina, dell'università di Cassino e in favore dell'Università pontina, nonché per l'espansione e il potenziamento di sedi e poli decentrati di altri atenei »*) (3253), *con l'assorbimento della seguente proposta di legge: Burani Procaccini: « Interventi in favore dell'università degli studi di Cassino »* (3247), *che pertanto sarà cancellata dall'ordine del giorno*).

Annunzio della presentazione del documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2004-2007 e sua assegnazione alla V Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 17 luglio 2003, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3 della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, il documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2004-2007 (doc. LVII, n. 3).

Il documento, che è stato stampato e distribuito, è assegnato, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, del regolamento, alla V Commissione permanente (Bilancio)

nonché, per il parere, a tutte le altre Commissioni permanenti e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Il termine per l'espressione del parere da parte delle Commissioni competenti in sede consultiva è stabilito per mercoledì 23 luglio 2003. La V Commissione permanente (Bilancio) dovrà presentare la relazione all'Assemblea entro martedì 29 luglio 2003, alle ore 12.

Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea per il mese di luglio 2003.

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, è stata disposta, ai sensi dell'articolo 24, commi 3 e 6, del regolamento, la seguente modificazione del calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 21 luglio-1° agosto:

Lunedì 21 luglio (pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna):

Discussione sulle linee generali dei progetti di legge:

disegno di legge n. 2579-B – Interventi in materia di qualità della regolazione, riassetto normativo e codificazione – Legge di semplificazione 2001 (*rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica - approvato dal Senato*);

proposta di legge n. 4103 ed abbinata – Proroga del termine previsto dall'articolo 1, comma 3, della legge 7 maggio 2002, n. 90, per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare d'inchiesta concernente il « dossier Mitrokhin » e l'attività d'intelligence italiana (*approvata dal Senato*).

Martedì 22 luglio (ore 10):

Informativa urgente del Governo sull'emergenza idrica ed energetica in atto nel Paese.

Martedì 22 luglio (ore 12-14 e dalle 15,30, con eventuale prosecuzione notturna) (con votazioni):

Seguito dell'esame dei progetti di legge:

disegno di legge n. 1707-B – Norme in materia di risoluzione dei conflitti di interessi (*approvato dalla Camera e modificato dal Senato*);

disegno di legge n. 2579-B - Interventi in materia di qualità della regolazione, riassetto normativo e codificazione – Legge di semplificazione 2001 (*rinvitato alle Camere dal Presidente della Repubblica - approvato dal Senato*);

proposta di legge n. 4103 e abbinata – Proroga del termine previsto dall'articolo 1, comma 3, della legge 7 maggio 2002, n. 90, per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare d'inchiesta concernente il «*dossier Mitrokhin*» e l'attività d'*intelligence* italiana (*approvata dal Senato*);

proposta di legge n. 1447 e abbinata – Modifiche al codice di procedura penale in materia di revisione dei processi penali a seguito di sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo;

proposta di legge n. 2444 – Disposizioni concernenti lo scioglimento del matrimonio e della comunione tra i coniugi.

Eventuale esame di documenti in materia di insindacabilità.

Eventuale seguito dell'esame di argomenti previsti nel calendario e non conclusi.

Martedì 22 luglio (pomeridiana, al termine delle votazioni, con prosecuzione notturna):

Discussione sulle linee generali del disegno di legge n. 4154 – Conversione in legge del decreto-legge recante interventi urgenti a favore della popolazione irachena, nonché proroga della partecipa-

zione italiana ad operazioni militari internazionali (DI 165/2003) (*da inviare al Senato – scadenza: 8 settembre 2003*).

Discussione sulle linee generali della mozione Manzini ed altri n. 1-00234 sull'accesso ai farmaci da parte dei Paesi in via di sviluppo.

Mercoledì 23 (antimeridiana e pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna) e giovedì 24 luglio (antimeridiana e pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna e nella giornata di venerdì 25 luglio) (con votazioni):

Seguito dell'esame del disegno di legge n. 4154 – Conversione in legge del decreto-legge recante interventi urgenti a favore della popolazione irachena, nonché proroga della partecipazione italiana ad operazioni militari internazionali (DI 165/2003) (*da inviare al Senato - scadenza: 8 settembre 2003*).

Seguito dell'esame della mozione Manzini ed altri n. 1-00234 sull'accesso ai farmaci da parte dei Paesi in via di sviluppo.

Eventuale seguito dell'esame di argomenti previsti per martedì 22 luglio e non conclusi.

Lunedì 28 luglio (antimeridiana e pomeridiana, al termine delle votazioni, con eventuale prosecuzione notturna):

Discussione sulle linee generali dei disegni di legge:

S. 2384 – Conversione in legge del decreto-legge recante divieto di commercio e detenzione di aracnidi altamente pericolosi per l'uomo (DI 159/2003) (*ove trasmesso dal Senato – scadenza: 2 settembre 2003*);

S. 2402 – Conversione in legge del decreto-legge recante proroga di termini e disposizioni urgenti ordinamentali (DI 147/

2003) (approvato dalla Camera — ove modificato dal Senato — scadenza: 24 agosto 2003);

S. 2343 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in tema di versamento e riscossione di tributi, di fondazioni bancarie e di gare indette dalla Consip SpA (Dl 143/2003) (ove trasmesso dal Senato - scadenza: 23 agosto 2003);

S. 2383 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti per garantire la continuità delle forniture di energia elettrica in condizioni di sicurezza (Dl 158/2003) (ove trasmesso dal Senato — scadenza: 2 settembre 2003).

Discussione sulle linee generali della mozione Magnolfi ed altri n. 1-00200 sulla condanna capitale di una cittadina nigeriana.

Discussione sulle linee generali della proposta d'inchiesta parlamentare doc. XXII, n. 13 — Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin.

Lunedì 28 (pomeridiana) e martedì 29 luglio (antimeridiana e pomeridiana, fino alle 18) (con votazioni):

Seguito dell'esame dei disegni di legge:

S. 2384 — Conversione in legge del decreto-legge recante divieto di commercio e detenzione di aracnidi altamente pericolosi per l'uomo (Dl 159/2003) (ove trasmesso dal Senato — scadenza: 2 settembre 2003);

S. 2402 — Conversione in legge del decreto-legge recante proroga di termini e disposizioni urgenti ordinamentali (Dl 147/2003) (approvato dalla Camera — ove modificato dal Senato — scadenza: 24 agosto 2003);

S. 2343 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti in tema di versamento e riscossione di tributi, di fondazioni bancarie e di gare

indette dalla Consip SpA (Dl 143/2003) (ove trasmesso dal Senato — scadenza: 23 agosto 2003);

S. 2383 — Conversione in legge del decreto-legge recante disposizioni urgenti per garantire la continuità delle forniture di energia elettrica in condizioni di sicurezza (Dl 158/2003) (ove trasmesso dal Senato — scadenza: 2 settembre 2003).

Seguito dell'esame delle mozioni:

Magnolfi ed altri n. 1-00200 sulla condanna capitale di una cittadina nigeriana;

Sergio Rossi ed altri n. 1-00093 e Alfonso Gianni ed altri n. 1-00174 sul costo della vita.

Seguito dell'esame della proposta d'inchiesta parlamentare doc. XXII, n. 13 — Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin.

Eventuale esame di documenti in materia di insindacabilità.

Martedì 29 (ore 18, con prosecuzione notturna) e mercoledì 30 luglio (ore 9-14):

Discussione del documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2004-2007 (Doc. LVII, n. 3).

Mercoledì 30 (pomeridiana, con prosecuzione notturna), giovedì 31 luglio (antimeridiana e pomeridiana, con prosecuzione notturna) e venerdì 1° agosto (antimeridiana e pomeridiana, con prosecuzione notturna) (con votazioni):

Eventuale seguito dell'esame dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge previsti nel calendario e non conclusi.

Seguito dell'esame del documento di programmazione economico-finanziaria

relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2004-2007 (Doc. LVII, n. 3).

Esame del progetto di legge n. S. 2175 – Norme di principio in materia di assetto del sistema radiotelevisivo e della RAI-Radiotelevisione italiana Spa, nonché delega al Governo per l’emanazione del testo unico della radiotelevisione (approvato dalla Camera – ove modificato dal Senato).

Eventuale seguito dell’esame di argomenti previsti nel calendario e non conclusi.

Eventuale esame di progetti di legge di ratifica.

Eventuale esame di documenti in materia di insindacabilità.

Il Presidente si riserva di inserire nell’ultima settimana l’esame di ulteriori argomenti, previa consultazione dei gruppi parlamentari.

Per la conclusione di argomenti previsti nel calendario o di eventuali progetti di legge trasmessi dal Senato resta ferma la possibilità che la Camera prosegua i propri lavori fino all’8 agosto.

L’organizzazione dei tempi per l’esame degli argomenti iscritti nel calendario a seguito della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo sarà pubblicata in calce al resoconto stenografico della seduta odierna.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l’ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 21 luglio 2003, alle 16:

1. – *Discussione del disegno di legge:*

S. 776-B/*bis* – Interventi in materia di qualità della regolazione, riassetto normativo e codificazione – Legge di semplificazione 2001 (*Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica e nuovamente approvato dal Senato*) (2579-B).

– *Relatore:* Anedda.

2. – *Discussione della proposta di legge:*

S. 2124 – D’iniziativa dei senatori GUZZANTI ed altri: Proroga del termine previsto dall’articolo 1, comma 3, della legge 7 maggio 2002, n. 90, per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare d’inchiesta concernente il « dossier Mitrokhin » e l’attività d’intelligence italiana (*Approvata dal Senato*) (4103)

e dell’abbinata proposta di legge: CICHITTO ed altri (3791).

– *Relatore:* Cicchitto.

La seduta termina alle 19,40.

DICHIARAZIONI DI VOTO FINALE DEI DEPUTATI GIUSEPPE GIANNI, MARCELLO MERI E LUCIANO MARIO SARDELLI SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE N. 4118

GIUSEPPE GIANNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel dichiarare il voto favorevole dei deputati del gruppo Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro sul disegno di legge di conversione n. 4118 finalizzato alla « conversione in legge del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada », desidero svolgere alcune riflessioni di carattere generale su questo provvedimento che, a mio avviso, va letto ed interpretato non solo all’interno del più ampio processo di riforma del codice della strada ma anche e soprattutto alla luce dell’attuale sistema della mobilità.

Il problema della incidentalità rappresenta una variabile di rilievo nella valutazione delle criticità del sistema della mobilità nel suo complesso. Questa, tuttavia, incide in maniera molto differente nelle diverse modalità in cui si articola il sistema di trasporto e, tra tutti, il trasporto stradale è quello che ne risulta essere – di gran lunga – il più colpito.

Questi sono stati considerati, fino al più recente passato, un inevitabile corollario della società nella quale viviamo, tuttavia sono essi che provocano — ogni anno — in Italia circa ottomila decessi (2 per cento del totale), 170 mila ricoveri ospedalieri (600 mila prestazioni di pronto soccorso non seguite da ricovero) e sono, comunque, la prima causa di morte tra i maschi sotto i quarant'anni. Il dato assume maggiore rilievo se lo si legge in altro modo: dei decessi per incidente stradale, infatti, il 50 per cento avviene prima dei quarantuno anni di età e il 25 per cento prima dei 23 anni, mentre nella gran parte degli altri decessi annui la morte avviene dopo i 78 anni (negli ultimi trent'anni sono morte in Italia per incidente stradale circa 300 mila persone, di cui un terzo aveva tra 15 e 29 anni).

È del tutto evidente, quindi, che le problematiche legate alla sicurezza stradale, pur nella molteplicità dei fattori implicati e degli organismi ed enti interessati ad azioni preventive e correttive, costituiscono certamente un aspetto primario della salute pubblica. È diventato prioritario, pertanto, individuare nuove strategie di prevenzione che consentano, a breve, medio e lungo termine, di porre un argine a questo allarmante fenomeno dei nostri tempi.

L'incremento della sicurezza nei trasporti, ed in particolare in quelli che si esplicano su gomma, e la contemporanea significativa riduzione del pesante tributo, in termini di vite e sofferenze umane, pagato alla mobilità è uno degli obiettivi strategici della politica dei trasporti di questa legislatura. Dunque, tra gli obiettivi prioritari di lungo termine, in accordo con quelli comunitari, vi è quello di ridurre, entro il 2010, il numero delle vittime in incidenti stradali di almeno il 40 per cento rispetto al corrispondente numero dell'anno 1995, e questo si traduce in non più di: 3.900 morti e 155 mila feriti l'anno.

Questo risultato, tanto condivisibile quanto oggettivamente arduo da conseguire, appare perseguibile attraverso una pluralità di misure a breve, medio e lungo termine. In questo senso l'obiettivo del

riequilibrio modale dei trasporti, implicando una riduzione dei veicoli/chilometri del trasporto su strada, evidenzerebbe positive ricadute anche sulla sicurezza stradale riducendone sia l'incidenza del rischio sia alcune condizioni strutturali di pericolosità.

Tuttavia, queste politiche vanno integrate con quelle a più immediata esplicazione, e proprio sotto questo profilo va letto il provvedimento in esame.

Il testo che oggi abbiamo di fronte è il frutto di un lavoro proficuo, costante ed attento portato avanti dal Governo e dalle competenti Commissioni che hanno sempre mostrato grande sensibilità alle cogenti problematiche della sicurezza stradale. Il provvedimento, che assicura continuità alle azioni intraprese, è finalizzato alla conversione in legge del decreto legge 23 giugno 2003, n. 151 che, soprattutto in questo periodo di esodi e vacanze, mostra — anche per semplice buon senso —, di possedere tutti i requisiti di straordinarietà ed urgenza prescritti dall'articolo 77 della Costituzione.

Con il fine di evitare il maggior numero possibile di incidenti e di migliorare la sicurezza delle nostre strade, il presente decreto è stato emanato in parziale esecuzione della delega recata dalla legge n. 85 del 2001 e fa seguito ai precedenti altri di cui la Commissione stessa, al tempo, si era già occupata. Ricordo, infatti, il decreto-legge n. 121 del 2002, successivamente convertito dalla legge n. 168 del 2002, tramite il quale furono introdotti l'estensione dell'utilizzo dei fari anabbaglianti sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, ma anche l'abbassamento del tasso alcolemico consentito, le restrizioni all'utilizzo del cellulare.

Con il presente decreto-legge si intende predisporre un apparato normativo ad integrazione delle disposizioni del precedente decreto legislativo n. 9 del 2002 relativamente alla patente a punti, ai ciclomotori, all'accertamento delle alterazioni dovute dall'assunzione od abuso di alcol e sostanze stupefacenti e non solo.

Tra i profili di maggiore interesse e rilevo, infatti, vi è l'estensione dell'elenco degli organi cui spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale ai corpi ed ai servizi di polizia provinciale, al corpo della polizia penitenziaria ed al corpo forestale dello Stato. In questa maniera, si è inteso non solo migliorare l'integrazione sinergica ma anche valorizzare l'ingente patrimonio di esperienza maturato dagli agenti conferendo loro ulteriori possibilità di intervento sul comune campo della sicurezza stradale.

Al migliore impiego delle risorse umane fa seguito una serie di disposizioni, in materia di comportamento, assolutamente condivisibili e finalizzate a limitare atteggiamenti di guida imprudenti, se non addirittura temerari, che si possono rilevare pericolosi non solo per sé, ma anche e soprattutto per l'altrui incolumità. Per cui giudico opportune le norme che inaspriscono le sanzioni previste per la circolazione contromano, il mancato rispetto delle precedenza, della segnaletica stradale, per i sorpassi vietati, eccetera.

Altrettanto condivisibilmente gli articoli 5 e 6, riformulando gli articoli 186 e 187 del nuovo codice della strada, pur confermandone le novità introdotte dai decreti nn. 9 e 121 del 2002, ne aggravano il regime sanzionatorio e lo rendono più rigoroso per i conducenti di autobus e dei veicoli pesanti.

Nell'apprezzare la sensatezza delle modifiche indicate dal decreto legge in esame, oltre a ribadire il voto favorevole dei deputati del gruppo Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro, ritengo opportuno sottolineare che quanto oggi all'esame va considerato in stretta simbiosi non solo con gli interventi di carattere infrastrutturale, ma soprattutto con quanto entrato in vigore lo scorso 30 giugno ed in particolare con l'impegno assunto dal Ministero dell'istruzione al fine di favorire l'insegnamento dell'educazione stradale all'interno delle scuole pubbliche e private.

Gli effetti delle nuove norme, oltre a rafforzare il convincimento al voto favorevole, mostrano già i loro positivi riscon-

tri scoraggiando i più diffusi comportamenti scorretti dei conducenti che spesso si trasformano in causa dei sinistro. L'impianto normativo inoltre appare teso a consolidare questi positivi effetti che dovrebbero ulteriormente rafforzarsi nel medio termine in quanto, stabilendo una maggiore formazione dei conducenti — soprattutto dei ciclomotori —, contribuirà a diffondere la cultura della sicurezza stradale che ritengo essere essenziale per abbattere l'incidentalità soprattutto in relazione alla fascia d'età più giovane, quella « fino ai 18 anni », che ne risulta essere particolarmente colpita.

MARCELLO MEROI. L'approvazione di questo provvedimento rende di fatto concreto il principio enunciato che per questo Governo, per questa maggioranza, ma sento di poter dire per questo Parlamento, il tema della sicurezza stradale rappresenta una priorità ed una necessità da affermare con forza, creando un sistema di regole che coordini educazione, prevenzione, sensibilizzazione, ma anche capacità di sanzionare, anche pesantemente, comportamenti pericolosi per sé e per gli altri.

In queste ultime settimane gli organi di informazione hanno analizzato il provvedimento al nostro esame, dandone per la verità troppo spesso una visione parziale perché focalizzata quasi esclusivamente sulla cosiddetta « patente a punti »: di certo la parte più conosciuta e « temuta » dell'intera normativa, ma comunque soltanto un aspetto di una visione più complessiva del tema sicurezza.

Sappiamo tutti che l'Italia è, a livello europeo, la nazione con il rapporto più elevato tra cittadini e veicoli circolanti con una rete stradale che certamente non è possibile definire di elevatissima qualità.

Ecco allora perché il nuovo codice della strada dovrà essere letto in un contesto più ampio, con una necessaria attenzione alla fase della manutenzione e della realizzazione infrastrutturale.

Si tratta di un approccio globale alla sicurezza stradale che non potrà non rivedere anche il taglio culturale da dare a

questo problema: porre al centro dell'intervento organico il fondamento che la sicurezza di ogni cittadino contribuisce a realizzare la sicurezza di tutti.

Su questo provvedimento, certo una normativa che interessa direttamente quasi tutti gli italiani, il dibattito è stato, è, e sarà ancora, amplissimo. Ma poter leggere, sia pure in questa prima fase di applicazione, su tutti i quotidiani nazionali (ed indipendentemente dalla loro collocazione politica), una valutazione comune che può riassumersi con il titolo del *Corriere della Sera* del 15 luglio, certamente ci conforta. Titolava infatti il *Corriere della Sera*: « Patente a punti: meno morti sulle strade, NON FATE RETROMARCIA, PERCHÈ FUNZIONA ». Trenta scontri mortali contro i 41 della settimana precedente; 35 morti anziché i 46 della prima settimana di luglio: già questi dati basterebbero a definire più che positivo il provvedimento.

Anche una sola vita salvata motiverebbe compiutamente la filosofia di questa riforma.

Una riforma che lancia un segnale forte e propone una sfida da vincere tutti, per tutti, per ridurre gli incidenti, per affermare che con controlli attenti e sanzioni da comminare sia lecito ridurre il diritto alla guida per chi risulti pericoloso per la comunità circolante. E se è vero che la validità di un principio è direttamente proporzionale al raggiungimento degli scopi che si prefigge di realizzare, si analizzino e si rifletta su questi dati. Dall'applicazione del nuovo testo si sono registrati: un calo dei decessi pari al 27,7 per cento (nell'ultima settimana addirittura il 45 per cento); ricordo che l'Unione europea fissa come obiettivo da raggiungere entro il 2010 la percentuale del 40 per cento; una riduzione degli incidenti pari al 18,2 per cento; una diminuzione dei feriti del 20,2 per cento; un minore numero di multe comminate, pari al 13,7 per cento; una percentuale pari al 33,2 per cento in meno di automobilisti sanzionati per il mancato allaccio delle cinture di sicurezza (tenendo anche conto della elevatissima

quantità di controlli effettuati); una percentuale pari al 49,6 per cento in meno di ciclomotoristi fermati senza casco.

Credo che nessuna valutazione, né politica né di altra natura, possa seriamente contestare che si è imboccata la strada giusta, che si sia lanciato non solo un segnale, ma anche un principio da tutti condivisibile: rigore e controllo per salvare la vita di tante persone e soprattutto dei giovani.

« Un cambio di comportamento avvenuto in fretta » ha dichiarato un ispettore della polizia in relazione al comportamento degli italiani nelle strade, dopo l'entrata in vigore del provvedimento.

Un'inversione di tendenza che dimostra tutta la validità di una realtà di grande portata.

Una scelta da perseguire con la necessaria approvazione di tutta la complessiva materia in tema di sicurezza, privilegiando altresì una decisa e seria educazione alla circolazione stradale da attuare verso i giovani fin dall'età scolastica.

Un'ultima considerazione, di natura politica. Questo è un provvedimento che non ha né può avere colore. Non è un provvedimento sul quale veramente ci si possa dividere. Si potranno avere, visto il diretto coinvolgimento di ciascuno di noi, diversificazioni su alcune interpretazioni; certo marginali e spesso dettate da esperienze personali.

Ecco perché non è giusto, ma vorrei dire non è serio, offrire interpretazioni strumentali e di parte.

Il lavoro svolto dalla maggioranza è stato coerente e corretto: abbiamo voluto recepire, giustamente, molti degli emendamenti proposti dall'opposizione. Abbiamo lavorato seriamente e senza fughe « in avanti » o « all'indietro ».

Per questo, e mi si lasci affermarlo senza vena polemica, ma solo per il rispetto che si deve alla verità, non mi paiono particolarmente apprezzabili gli interventi di quei colleghi che hanno tentato di addebitare alla maggioranza una qualche « retromarcia » su punti importanti del decreto.

Non abbiamo innestato retromarce, non abbiamo intenzione di farlo, anche perché abbiamo dimostrato di aver aperto e saputo imboccare la strada giusta e di essere arrivati, in sicurezza, a destinazione.

Per questo, a nome del gruppo di Alleanza nazionale esprimo il convinto voto favorevole all'approvazione del provvedimento.

LUCIANO MARIO SARDELLI. L'approvazione del disegno di legge di conversione di questo decreto-legge è un eccellente esempio di lavoro parlamentare: in effetti stiamo integrando il decreto sulle norme urgenti al codice della strada approvato nell'estate 2002 di cui confermiamo l'impostazione.

In un paese dove abbiamo circa 7 mila morti all'anno per incidenti stradali, 300 mila feriti e 20 mila disabili gravi con un costo sociale di oltre 21 miliardi di euro all'anno, si sentiva il bisogno di scelte coraggiose e ferme che richiamassero i cittadini a comportamenti e stili di vita improntati a maggiore responsabilità ed autocontrollo.

La validità di queste norme è evidenziata dalla riduzione del 50 per cento degli incidenti mortali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

È questo il risultato straordinario che dà ragione dell'impianto complessivo del decreto così come concepito dal governo che ci ha guidato e confortato nel nostro lavoro parlamentare.

Nella discussione generale, da alcuni colleghi sono stati lamentati, da una parte,

il ricorso alla legislazione decretuale d'urgenza, d'altra parte, un ritardo nella emanazione delle norme.

Il paradosso sollevato dai colleghi ha una troppo facile risposta: per fare bene e presto non c'era altro strumento che la legislazione d'urgenza.

Allo stesso modo, alcune difficoltà verificatesi nei primi giorni di attuazione della nuova normativa sono fisiologiche per una rivoluzione di così ampia portata e comunque brillantemente superate dal coordinamento organico fra i Ministeri dell'interno e dei trasporti.

Possiamo concludere che il decreto è un punto di equilibrio fra la necessità di una maggiore attenzione alla propria ed all'altrui incolumità degli automobilisti ed una flessibilità legislativa premiale per i comportamenti corretti.

Ricordo, ad esempio, il *bonus* per ogni due anni di assenza di infrazioni.

Nel prendere atto che vari gruppi dell'opposizione hanno fattivamente collaborato al lavoro in Commissione ed in aula, ringrazio il relatore ed il viceministro Tassone per il lavoro svolto.

Concludo con una certezza, grazie a questo decreto le strade italiane sono più sicure.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 16 luglio 2003, a pagina 83, seconda colonna, riga trentasettesima, dopo la parola: « emendamento » e prima della parola « accettato » si intendono inserite le parole « Gambini 16.49 ».

CONTINGENTAMENTO DEI TEMPI DI ESAME DEGLI ARGOMENTI
INSERITI IN CALENDARIO

**MOZIONE MANZINI ED ALTRI (N. 1-00234)
SULL'ACCESSO AI FARMACI DA PARTE DEI PAESI IN VIA DI SVILUPPO**

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 5 ore, così ripartite:

Governo	20 minuti
Richiami al regolamento e tempi tecnici	15 minuti
Interventi a titolo personale	45 minuti (con il limite massimo di 7 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	3 ore
<i>Forza Italia</i>	<i>40 minuti</i>
<i>Democratici di sinistra-l'Ulivo</i>	<i>34 minuti</i>
<i>Alleanza nazionale</i>	<i>29 minuti</i>
<i>Margherita, DL-l'Ulivo</i>	<i>25 minuti</i>
<i>UDC</i>	<i>19 minuti</i>
<i>Lega Nord Padania</i>	<i>18 minuti</i>
<i>Rifondazione comunista</i>	<i>15 minuti</i>
Gruppo misto	40 minuti
<i>Comunisti italiani</i>	<i>9 minuti</i>
<i>Socialisti democratici italiani</i>	<i>8 minuti</i>
<i>UDEUR-Popolari per l'Europa</i>	<i>8 minuti</i>
<i>Verdi-l'Ulivo</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Minoranze linguistiche</i>	<i>4 minuti</i>

Al tempo sopra indicato si aggiungono 5 minuti per ciascuno dei gruppi o delle componenti politiche del gruppo misto cui appartengono firmatari della mozione.

**DOC. LVII, N. 3 – DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA
PER GLI ANNI 2004-2007**

Discussione: 12 ore, così ripartite:

Relatore per la maggioranza	40 minuti
Eventuali relatori di minoranza	20 minuti <i>complessivamente</i>
Governo	40 minuti
Richiami al regolamento	5 minuti
Tempi tecnici	10 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 45 minuti (<i>con il limite massimo di 17 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato</i>)
Gruppi	6 ore e 55 minuti
<i>Forza Italia</i>	<i>1 ora e 34 minuti</i>
<i>Democratici di sinistra-l'Ulivo</i>	<i>1 ora e 19 minuti</i>
<i>Alleanza nazionale</i>	<i>1 ora e 6 minuti</i>
<i>Margherita, DL-l'Ulivo</i>	<i>57 minuti</i>
<i>UDC</i>	<i>44 minuti</i>
<i>Lega Nord Padania</i>	<i>41 minuti</i>
<i>Rifondazione comunista</i>	<i>34 minuti</i>
Gruppo misto	1 ora e 25 minuti
<i>Comunisti italiani</i>	<i>18 minuti</i>
<i>Socialisti democratici italiani</i>	<i>17 minuti</i>
<i>UDEUR-Popolari per l'Europa</i>	<i>17 minuti</i>
<i>Verdi-l'Ulivo</i>	<i>13 minuti</i>
<i>Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI</i>	<i>11 minuti</i>
<i>Minoranze linguistiche</i>	<i>9 minuti</i>

Per le dichiarazioni di voto sono inoltre attribuiti a ciascun gruppo 10 minuti. Tempi aggiuntivi sono assegnati al gruppo misto.

S. 2175 – ASSETTO DEL SISTEMA RADIOTELEVISIVO

Discussione generale: 8 ore.

Relatori	25 minuti
Governo	20 minuti

Richiami al regolamento	10 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 15 minuti (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	5 ore
<i>Forza Italia</i>	<i>38 minuti</i>
<i>Democratici di sinistra-l'Ulivo</i>	<i>1 ora e 16 minuti</i>
<i>Alleanza nazionale</i>	<i>34 minuti</i>
<i>Margherita, DL-l'Ulivo</i>	<i>55 minuti</i>
<i>UDC</i>	<i>32 minuti</i>
<i>Lega Nord Padania</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Rifondazione comunista</i>	<i>34 minuti</i>
Gruppo misto	50 minuti
<i>Comunisti italiani</i>	<i>11 minuti</i>
<i>Socialisti democratici italiani</i>	<i>10 minuti</i>
<i>UDEUR-Popolari per l'Europa</i>	<i>10 minuti</i>
<i>Verdi-l'Ulivo</i>	<i>8 minuti</i>
<i>Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Minoranze linguistiche</i>	<i>5 minuti</i>

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 22,30.