SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

456ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO
SOMMARIO E STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 31 LUGLIO 2003

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente FISICHELLA,
indi del vice presidente SALVI

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO . . . . . *Pag.* V-XXIV

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-87

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 89-251

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 253-300

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1950)

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

CONGEDI E MISSIONI . . . . . *Pag.* 1

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 1

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

(2422) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada*** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

(1033) ***GENTILE. – Modifica del comma 7 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285***

(1376) ***AGONI. – Obbligo del «dispositivo viva voce» per le conversazioni telefoniche alla guida degli autoveicoli***

(2127) ***SAMBIN ed altri. – Modifica all'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida***

(2360) ***MANZIONE ed altri. – Modifiche al codice della strada in materia di violazione dell'obbligo di uso del casco protettivo da parte di conducenti minorenni***
(Relazione orale)

Approvazione del disegno di legge n. 2422:

PRESIDENTE . . . . . .2, 3, 4 e *passim*
MENARDI *(AN), relatore* . . . . . .2, 3, 4 e *passim*
TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti* . . . . . *Pag.* 2, 4, 7 e *passim*
FABRIS *(Misto-Udeur-PE)* . . . . . 4, 5, 9 e *passim*
MORO *(LP)* . . . . . .5, 11, 29 e *passim*
MONTALBANO *(DS-U)* 6, 19
DONATI *(Verdi-U)* . . . . . .6, 37, 38 e *passim*
PEDRAZZINI *(LP)* . . . . . .7, 11, 13 e *passim*
GUBERT *(UDC)* . . . . . .7, 8, 16 e *passim*
BRUTTI Paolo *(DS-U)* . . . . . .12, 16, 20 e *passim*
BONATESTA *(AN)* 16, 17
MORSELLI *(AN)* 21, 24
MANZIONE *(Mar-DL-U)* . . . . . .22, 24, 27 e *passim*
BONFIETTI *(DS-U)* . . . . . .27, 32, 33 e *passim*
SALERNO *(AN)* 35, 37
ULIVI *(AN)* 40
CICOLANI *(FI)* 41, 42, 54
GRILLO (FI) 46
PAGLIARULO *(Misto-Com)* 47
VERALDI *(Mar-DL-U)* 50, 52
PELLEGRINO *(UDC)* 53
* PETERLINI *(Aut)* 53

Verifica del numero legale 31

INVERSIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO

Discussione e reiezione di proposta:

PRESIDENTE 60, 61, 62
MALABARBA *(Misto-RC)* 60, 62
MALAN *(FI)* 61
BRUTTI Massimo *(DS-U)* 61

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE 62

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

DISEGNI DI LEGGE

Discussione:

(2437) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 luglio 2003, n. 165, recante interventi urgenti a favore della popolazione irachena, nonché proroga della partecipazione italiana a operazioni militari internazionali*** *(Approvato dalla Camera dei deputati):*

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 62, 63
CONTESTABILE *(FI)* 62
PALOMBO *(AN)* 63
MALABARBA *(Misto-RC)* 69
PERUZZOTTI *(LP)* 70, 71
MARTONE *(Verdi-U)* 73
NIEDDU *(DS-U)* 76

DISEGNI DI LEGGE, NUOVA ASSEGNAZIONE. COMMISSIONI PERMANENTI, AUTORIZZAZIONE ALLA CONVOCAZIONE

PRESIDENTE 80

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2437:

OCCHETTO *(Misto-LGU)* 80
* GUBERT *(UDC)* 82
BEDIN *(Mar-DL-U)* 84
PELLICINI *(AN)* 87

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 2422:

Ordini del giorno 89
Articolo 1 del disegno di legge di conversione e modificazioni apportate dalla Camera dei deputati 99

Decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151:

Articolo 01 ed emendamento 119
Articolo 02 120
Articolo 03 ed emendamenti 120
Articolo 1, emendamenti e ordini del giorno. 123
Emendamenti tendente ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 1 e ordine del giorno 132
Articolo 2, emendamenti e ordini del giorno. 138
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 2 . . . . . *Pag.* 153
Articolo 3, emendamenti e ordini del giorno. 153
Articolo 4, emendamenti e ordini del giorno. 185
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 4 196
Articolo 5 ed emendamenti 197
Articolo 6 ed emendamenti 199
Articolo 6-*bis* ed emendamenti 201
Articolo 6-*ter* 202
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 6-*ter* 203
Articolo 7, tabella allegata, emendamenti e ordini del giorno 211
Articolo 8 251

ALLEGATO B

INTERVENTI

Dichiarazione di voto del senatore Veraldi sul disegno di legge n. 2422 253
Testo integrale dell'intervento del senatore Bedin nella discussione generale sul disegno di legge n. 2347 257

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati 264
Annunzio di presentazione 264
Assegnazione 264
Nuova assegnazione 265

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 87
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 267
Mozioni 269
Interpellanze 273
Interrogazioni 275
Interrogazioni da svolgere in Commissione . . 299

ERRATA CORRIGE 300

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

La seduta inizia alle ore 9,32.

Il Senato approva il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. *(v. Resoconto stenografico).*

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,34 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Seguito della discussione dei disegni di legge:

(2422) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada*** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

(1033) ***GENTILE. – Modifica del comma 7 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285***

(1376) ***AGONI. – Obbligo del «dispositivo viva voce» per le conversazioni telefoniche alla guida degli autoveicoli***

(2127) ***SAMBIN ed altri. – Modifica all'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida***

(2360) ***MANZIONE ed altri. – Modifiche al codice della strada in materia di violazione dell'obbligo di uso del casco protettivo da parte di conducenti minorenni***

(Relazione orale)

Approvazione del disegno di legge n. 2422

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta pomeridiana di ieri si è conclusa la discussione generale ed hanno avuto luogo le repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

MENARDI, *relatore*. L'ordine del giorno G106 (testo 2) verrà ulteriormente modificato per recepire alcune delle indicazioni che emergeranno nel dibattito sugli emendamenti. Chiede pertanto che esso possa essere discusso una volta concluso l'esame degli articoli. Esprime parere favorevole sui restanti ordini del giorno.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accoglie gli ordini del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. I presentatori degli ordini del giorno non insistono per la votazione. L'ordine del giorno del relatore viene accantonato per essere ripreso a conclusione dell'esame degli articoli.

Dà lettura dei pareri espressi dalla Commissione affari costituzionali e dalla Commissione bilancio sugli emendamenti al disegno di legge n. 2422. *(v. Resoconto stenografico).*

Passa all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge n. 2422, avvertendo che gli emendamenti e gli ordini del giorno sono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati. Passa quindi all'esame dell'emendamento presentato all'articolo 01, che si intende illustrato.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario su tutti gli emendamenti al decreto-legge.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ribadisce la necessità di esprimere parere contrario su tutti gli emendamenti al decreto-legge, in molti casi non per contrarietà sul merito, ma per le oggettive limitazioni temporali connesse alla scadenza del decreto-legge ed al periodo di pausa dei lavori parlamentari. Per questa ragione, invita i presentatori di tutti gli emendamenti a ritirarli, assicurando che i contributi forniti alla discussione verranno tenuti nella debita considerazione dal Governo in occasione della riforma generale del codice della strada.

Il Senato respinge l'emendamento 01.1.

PRESIDENTE. All'articolo 02 non sono stati presentati emendamenti. Passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 03 del decreto-legge.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Dà atto al rappresentante del Governo della disponibilità dimostrata, pur dovendo sottolineare che non è addebitabile al Senato se alla discussione di un provvedimento così importante per l'opinione pubblica sono stati imposti limiti temporali tanto stringenti da impedire l'esame nel merito da parte dei senatori. Preannunciando l'intenzione di ritirare alcuni emendamenti, ritiene tuttavia necessario avviare quantomeno la discussione su talune tematiche. In particolare, l'emendamento 03.1 sollecita l'introduzione delle pene alternative, secondo la positiva esperienza maturata in altri Paesi.

Il Senato respinge gli emendamenti 03.1 e 03.2.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, ricordando che la Commissione bilancio ha espresso, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, parere contrario sugli emendamenti 1.113 e 1.0.1 e parere condizionato sugli emendamenti 1.0.2 e 1.0.3.

MONTALBANO *(DS-U)*. Comprende la necessità di salvaguardare gli effetti del decreto-legge, ma il ritiro degli emendamenti per ragioni tecniche equivarrebbe alla rinuncia da parte del Senato ad un dibattito sul merito delle norme proposte. Per tale ragione, rilevato che la responsabilità di tale situazione è addebitabile al Governo che ha emanato in ritardo il decreto-legge, non ritira i suoi emendamenti. L'emendamento 1.3 modifica la scelta incongrua di attribuire compiti di controllo sulla circolazione (che peraltro richiedono anche specifici corsi di formazione) anche al Corpo di polizia penitenziaria, già assillato da carenze di organico in relazione ai suoi compiti d'ufficio.

DONATI *(Verdi-U)*. Mantiene i propri emendamenti.

PEDRAZZINI *(LP)*. L'emendamento 1.18 semplifica la norma relativa alle auto storiche.

GUBERT *(UDC)*. È apprezzabile la previsione di agevolazioni a favore delle auto e delle moto storiche, ma l'indicazione di un numero ristretto di registri in cui queste devono essere obbligatoriamente iscritte rischia di escludere molti utenti, considerata anche l'onerosità di tale iscrizione. Preannuncia la trasformazione dell'emendamento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e l'ordine del giorno si intendono illustrati.

MENARDI, *relatore*. Conferma il parere contrario su tutti gli emendamenti per ragioni tecniche. A proposito dell'emendamento 1.3, precisa che l'utilizzo degli agenti di polizia penitenziaria potrà avvenire nell'ambito del territorio di competenza ed in relazione ad operazioni di servizio. Avverte, altresì, che la questione dei registri delle auto e delle moto storiche verrà affrontata nell'ordine del giorno finale del relatore. Esprime parere contrario sull'ordine del giorno G1.100.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nella replica di ieri ha riconosciuto il ritardo nell'emanazione del provvedimento. Tuttavia, preso atto che nessuno vuole la decadenza del decreto-legge, l'invito al ritiro degli emendamenti è stato rivolto per evitare un voto negativo su proposte in taluni casi condivisibili, che potrebbero essere per il momento affrontate in ordini del giorno.

Il Senato respinge l'emendamento 1.1.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Voterà a favore dell'emendamento 1.2 ricordando che il provvedimento aumenta da 12 a 14 i corpi chiamati a vigilare sulla circolazione.

Il Senato respinge gli emendamenti dall'1.2 all'1.15 (identico all'1.16).

GUBERT *(UDC)*. Trasforma l'emendamento 1.113 nell'ordine del giorno G1.300. *(v. Allegato A).*

MORO *(LP)*. Sottoscrive l'ordine del giorno G1.300.

MENARDI, *relatore*. È contrario all'accoglimento dell'ordine del giorno, in quanto la questione sollevata rientra tra quelle oggetto dell'ordine del giorno del relatore.

È quindi respinto l'ordine del giorno G1.300.

PEDRAZZINI *(LP)*. Ritira l'emendamento 1.18.

Il Senato respinge gli emendamenti dall'1.17 all'1.24 prima parte (risultando conseguentemente preclusa la restante parte e l'1.25). Risulta altresì respinto l'ordine del giorno G1.100.

PRESIDENTE. Gli emendamenti 1.0.1 e 1.0.3 sono improcedibili.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Ritira l'emendamento 1.0.2, a patto che il relatore sia disponibile a raccoglierne le motivazioni nel suo ordine del giorno.

MENARDI, *relatore*. Assicura che nell'ordine del giorno si intende accogliere la richiesta.

PEDRAZZINI *(LP)*. Trasforma l'emendamento 1.0.4 nell'ordine del giorno G1.500 *(v. Allegato A)*, che pone l'accento sui veicoli da competizione su strada, invitando il Governo all'assunzione di un impegno per una disciplina specifica che li riguardi onde evitare che coloro che partecipano a tali gare siano soggetti ad ingiuste sanzioni.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

PEDRAZZINI *(LP)*. Non insiste per la votazione.

È quindi respinto l'emendamento 1.0.5.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge, ricordando che la 5ª Commissione ha espresso, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, parere contrario sugli emendamenti 2.2 e 2.10 e parere condizionato sul 2.17.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Si sofferma in particolare sull'emendamento 2.3, che propone di anticipare al 1º luglio 2004 anche per i maggiorenni che non siano già titolari di patente di guida l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Illustra l'emendamento 2.0.1, esprimendo forte contrarietà sulla prevista possibilità di consentire il superamento dei limiti di velocità fino a 150 chilometri orari su alcuni tratti autostradali, sia in considerazione delle caratteristiche delle autostrade italiane e soprattutto per il rischio che tale misura, coordinata con le sanzioni previste in termini di punteggio in caso di superamento dei limiti di velocità, si traduca nella possibilità di tollerare una velocità oltre 200 chilometri orari senza comminare rilevanti sanzioni.

BONATESTA *(AN)*. Richiama l'attenzione del relatore e del Governo sull'emendamento 2.10.

GUBERT *(UDC)*. Ritira l'emendamento 2.112, invitando il relatore ad accogliere la questione nel suo ordine del giorno.

MENARDI, *relatore*. Invita alla trasformazione in ordine del giorno dell'emendamento 2.10. Esprime parere contrario sugli altri emendamenti. La questione di cui all'emendamento 2.112 è recepita nell'ordine del giorno del relatore.

BONATESTA *(AN)*. Ritira l'emendamento 2.10 e lo trasforma nell'ordine del giorno G2.400 *(v. Allegato A)*.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo accoglie.

PRESIDENTE. Gli emendamenti 2.2 e 2.17 sono improcedibili, mentre gli emendamenti 2.4, 2.5, 2.14 e 2.16 sono stati ritirati.

Sono quindi respinti gli emendamenti 2.1, 2.3, 2.7, 2.8, 2.9 e 2.11 prima parte (con la conseguente preclusione della restante parte e dei successivi 2.12 e 2.108), nonché gli emendamenti 2.13, 2.15 e 2.0.1.

GUBERT *(UDC)*. Trasforma l'emendamento 2.112 nell'ordine del giorno G2.700 *(v. Allegato A).*

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno G2.700.

MONTALBANO *(DS-U).* Pur avendo apprezzato il rigore manifestato dal vice ministro Tassone, la misura relativa al superamento dei limiti di velocità su alcuni tratti autostradali va in controtendenza e quindi invita ad un ripensamento, affinché si mantenga un atteggiamento rigoroso anche sui limiti di velocità. *(Applausi dal Gruppo DS-U).*

BRUTTI Paolo *(DS-U)* Richiama l'attenzione sulla disposizione dell'articolo 2 che prevede l'obbligo per i maggiorenni del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori ma successivamente prevede sanzioni solo per i minorenni senza certificato di idoneità.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si tratta di una disfunzione già rilevata a cui si pone rimedio nell'ordine del giorno del relatore.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 3 del decreto-legge, ricordando che gli emendamenti da 3.2 a 3.4, da 3.5 a 3.13, da 3.14 a 3.19, da 3.20 a 3.24, da 3.34 a 3.36, da 3.39 a 3.49, da 3.54 a 3.60, il 3.63, da 3.65 a 3.70 e il 3.74 sono stati ritirati.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. L'emendamento 3.1 prescrive alcune condizioni tecniche per i tratti delle autostrade in cui è previsto il limite di velocità a 150 chilometri orari.

MORSELLI *(AN)*. Trasforma l'emendamento 3.38 nell'ordine del giorno G3.500, per inserire i veicoli a tre o a quattro ruote che non superano i 25 chilometri orari, utilizzati ad esempio dalla polizia municipale nel centro di Firenze, tra quelli per i quali è prevista l'esenzione dell'obbligo del casco protettivo per i conducenti. *(v. Allegato A).*

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Trasforma l'emendamento 3.50 nell'ordine del giorno G3.200, trattandosi di una indicazione di deterrenza ad alto valore educativo: per i minorenni che violino l'obbligo del casco per i ciclomotori si propone, infatti, la sanzione aggiuntiva dell'innalzamento di sei mesi del limite di età per poter conseguire la patente di guida degli autoveicoli. *(v. Allegato A).*

PEDRAZZINI *(LP)*. L'emendamento 3.52 inserisce un limite di tolleranza, di 120 minuti, nell'obbligo di osservanza del periodo di pausa o riposo per i conducenti, per consentire di raggiungere un'area di sosta o di servizio.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e l'ordine del giorno G3.100 si intendono illustrati.

MENARDI, *relatore*. È contrario a tutti gli emendamenti e all'ordine del giorno G3.100. Per gli ordini del giorno G3.500 e G3.200 è favorevole all'accoglimento come raccomandazione a condizione, per il secondo, che il Governo sia impegnato a valutare la possibilità di introdurre la norma proposta.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Modifica l'ordine del giorno nel senso indicato dal relatore.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprime parere contrario agli emendamenti e all'ordine del giorno G3.100, mentre accoglie come raccomandazione gli ordini del giorno G3.500 e G3.200 (testo 2).

Il Senato, con successive votazioni, respinge gli emendamenti 3.1, 3.104, 3.115, 3.121, 3.128 prima parte (con conseguente preclusione della restante parte e del 3.25), 3.26, 3.27, 3.29, 3.31, 3.32, 3.33, 3.139, 3.37, 3.52 prima parte (con conseguente preclusione della restante parte e del 3.53), 3.61, 3.62, 3.64, 3.71, 3.72, 3.73, 3.75, 3.75-bis *e 3.76.*

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 4 del decreto-legge, ricordando che sugli emendamenti 4.13, 4.106 e 4.15 la Commissione bilancio ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

BONFIETTI *(DS-U)*. Gli emendamenti 4.7 e 4.8 si riferiscono alla soppressione o, quanto meno, alla riduzione del versamento preventivo della cauzione per il ricorso al giudice di pace, cui si riferisce anche l'ordine del giorno G4.101.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Si dichiara disponibile a trasformare in ordini del giorno l'emendamento 4.4, volto a sopprimere l'esimente per i

guidatori delle auto blu, che si traduce in una forma di impunità per il meccanismo di controllo affidato agli stessi generici soggetti pubblici istituzionali che detengono le autovetture, nonché l'emendamento 4.6, che introduce il pagamento di una cauzione per il ricorso al giudice di pace, dichiarato incostituzionale fin dal 1961.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

MENARDI, *relatore*. È contrario a tutti gli emendamenti, salva la disponibilità a tenere genericamente conto del contenuto del 4.4, evitando la formalizzazione di ulteriori ordine del giorno.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concorda con il relatore.

Il Senato respinge gli emendamenti 4.1 e 4.2.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Considerato che il relatore non ritiene di inserire le indicazioni proposte nel suo ordine del giorno, insiste per la votazione dell'emendamento 4.4.

MORO *(LP)*. Ritenendo che sia possibile per la Camera dei deputati recepire le ulteriori modifiche al decreto-legge in tempo utile per la sua conversione, chiede la verifica del numero legale sulla votazione dell'emendamento 4.4.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ritenendo a sua volta la proposta del senatore Manzione non propagandistica ma di contenuto, richiama il principio di autocontrollo della pubblica amministrazione, riconosciuto a tutti livelli, centrali e periferici, su cui peraltro il Governo effettuerà un controllo di garanzia per quanto di propria competenza. *(Applausi dai Gruppi FI e UDC e del senatore Salzano).*

Previa verifica del numero legale, il Senato respinge gli emendamenti 4.3 e 4.4, tra loro identici. Sono altresì respinti gli emendamenti 4.101 (sostanzialmente identico al 4.5), 4.6, 4.7, 4.8, 4.10, 4.11 (identico al 4.12) e 4.14.

PRESIDENTE. Dichiara improcedibili gli emendamenti 4.13, 4.106 e 4.15.

BONFIETTI *(DS-U)*. Augurandosi che gli ordini del giorno G4.100 e G4.101 siano accolti dal Governo almeno come raccomandazione, sottolinea che il primo si riferisce alla restituzione al giudice di pace della competenza per il reato di guida in stato di ubriachezza, che nella scorsa legislatura era stata attribuita al giudice ordinario per iniziativa dell'attuale maggioranza.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ferma restando la necessità di una preventiva valutazione del rischio di sovraccaricare di lavoro gli uffici del giudice di pace, accoglie come raccomandazione i due ordini del giorno presentati dalla senatrice Bonfietti.

MENARDI, *relatore*. Si conforma al parere del rappresentante del Governo.

Il Senato respinge l'emendamento 4.0.8.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5 del decreto-legge.

SALERNO *(AN)*. L'emendamento 5.1 distingue tra la morte causata da un incidente stradale, da considerarsi omicidio colposo, dalle vittime dei guidatori in stato di ubriachezza, purtroppo numerose e spesso neanche soccorse dai colpevoli. Tale reato deve essere assimilato all'omicidio volontario ai sensi dell'articolo 575 del codice penale. *(Applausi del senatore Consolo).*

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Gli emendamenti 5.2 e 5.4 propongono l'inasprimento delle pene, il sequestro del veicolo e l'affidamento ai servizi sociali, per coloro che guidano in stato di ubriachezza, in quanto l'esempio di altri Paesi europei dimostra che solo con un inasprimento delle sanzioni, insieme ad una opera di prevenzione ed educazione, si potrà ridurre l'abnorme numero dei morti sulle strade.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario sugli emendamenti.

Con distinte votazioni, il Senato respinge gli emendamenti 5.1, 5.2, 5.3 e 5.4.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti riferiti l'articolo 6 del decreto-legge.

SALERNO *(AN)*. L'emendamento 6.1, che contempla il caso in cui il conducente abbia provocato un incidente mortale sotto l'effetto di psicofarmaci, intende affermare la consapevolezza e la responsabilità di chi guida in stato di alterazione.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. L'emendamento 6.2 è analogo a quelli riferiti all'articolo 5.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario sugli emendamenti.

Con distinte votazioni, il Senato respinge gli emendamenti 6.1 e 6.2.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti riferiti l'articolo 6-bis del decreto-legge, che si intendono illustrati.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario.

Con distinte votazioni, il Senato respinge gli emendamenti 6-bis.1 (sostanzialmente identico al 6-bis.2) e 6-bis.3.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti riferiti l'articolo 6-*ter* del decreto-legge, ricordando che la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti 6-*ter*.0.6, 6-*ter*.0.102, 6-*ter*.0.5 e 6-*ter*.0.3.

DONATI *(Verdi-U)*. Gli emendamenti 6-*ter*.0.6 e 6-*ter*.0.102 prevedono il potenziamento dei controlli così che non si disperda il positivo effetto deterrente della patente a punti. È disponibile a trasformarli in ordini del giorno.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Chiede al relatore di inserire la rubrica dell'emendamento 6-*ter*.0.5 nel testo dell'ordine del giorno.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. L'emendamento 6-*ter*.0.4 prevede controlli di sicurezza sulle cosiddette *minicar*, analoghi a quelli previsti per le auto.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario sugli emendamenti e accoglie la proposta del senatore Brutti.

PRESIDENTE. Dichiara improcedibili gli emendamenti 6-*ter*.0.5, 6-*ter*.0.3, 6-*ter*.0.6 e 6-*ter*.0.102.

Con distinte votazioni, il Senato respinge gli emendamenti 6-ter.0.1 (identico al 6-ter.0.2) e 6-ter.0.4.

PRESIDENTE. Passa all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 7 del decreto-legge, ricordando che la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sugli emendamenti 7.3, 7.132, 7.128, 7.20, 7.21, 7.22 e 7.23.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Con l'emendamento 7.12 si sopprime la lettera *b)* del comma 3, che può generare confusioni nel caso di mancata identificazione del conducente del veicolo.

DONATI *(Verdi-U)*. L'emendamento 7.23, prevede che i corsi di recupero possano essere effettuati anche dai Comuni; chiede che l'ordine del giorno del relatore tenga conto di questo aspetto. L'emendamento 7.124 preclude ai concessionari di autostrade a tre corsie di incrementare il limite di velocità fino a 150 chilometri orari, disposizione che ai fini della sicurezza è contraddittoria rispetto all'istituzione della patente a punti.

ULIVI *(AN)*. Trasforma l'emendamento 7.71 nell'ordine del giorno G7.200.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario sugli emendamenti, condividendo però nel merito il 7.23 i cui contenuti saranno considerati nell'ordine del giorno G106. Ritiene che gli ordini del giorno G7.200 e G7.800 (derivante dalla trasformazione dell'emendamento 7.400 del senatore Pontone) possano essere accolti come raccomandazione.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Li accoglie come raccomandazione.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Prendendo atto della volontà espressa dal Governo di intervenire nel merito delle tabelle relative al nuovo sistema a punti, ritira tutti gli emendamenti a sua firma sull'argomento.

CICOLANI *(FI)*. Ritira il 7.9.

PRESIDENTE. Dichiara improcedibili gli emendamenti 7.3, 7.132, 7.128, 7.20, 7.21, 7.22 e 7.23.

Con distinte votazioni, il Senato respinge gli emendamenti 7.1, 7.2, 7.7 (identico al 7.8), 7.10 prima parte (con preclusione della seconda parte e del 7.11), 7.12, 7.13, 7.14 (identico al 7.15), 7.17, 7.18, 7.19, 7.25, 7.32, 7.41, 7.154, 7.59, 7.66, 7.70, 7.183 prima parte (con preclusione della seconda parte e del 7.89), 7.95, 7.110 prima parte (con preclusione della seconda parte e del 7.109) e 7.121.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Annuncia il voto favorevole sull'emendamento 7.122, che prevede l'affidamento ai servizi sociali per infrazioni che comportino una decurtazione di oltre dieci punti.

Con distinte votazioni il Senato respinge gli emendamenti 7.122, 7.123, 7.131, 7.130, 7.134 prima parte (con preclusione della seconda parte e del 7.135), 7.124, 7.125, 7.500, 7.127 e 7.129.

PRESIDENTE. Avverte che i restanti emendamenti presentati all'articolo 7 sono stati ritirati.

MENARDI, *relatore*. Esprime parere contrario al G7.100.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concorda con il relatore.

GRILLO *(FI)*. L'ordine del giorno derivante dall'emendamento 2.112 del senatore Gubert si può accogliere solo come raccomandazione in quanto estraneo alla materia.

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Il Gruppo si asterrà per segnalare l'esigenza di una riforma complessiva che garantisca stabilità al codice della strada, pur riconoscendo la validità dell'istituzione della patente a punti e del lavoro complessivamente positivo, nonostante la blindatura del testo, compiuto dal Senato.

PAGLIARULO *(Misto-Com)*. Annuncia l'astensione dei Comunisti italiani sul decreto-legge, rilevando il ritardo della sua presentazione e lamentando la persistente assenza dai lavori parlamentari del ministro Lunardi. La patente a punti ha un effetto positivo sulla sicurezza stradale, anche se è necessario il potenziamento dei controlli per evitare il rischio di assuefazione da parte degli automobilisti. La riduzione degli incidenti richiede anche l'attuazione del piano nazionale della sicurezza, oltre che interventi sulla rete stradale.

DONATI *(Verdi-U)*. Il Gruppo si asterrà perché nonostante la condivisione della patente a punti, intende segnalare il ritardo con cui il Governo ha dato attuazione alla legge approvata dal centrosinistra, l'esigenza di un piano nazionale per la sicurezza, la necessità di un piano straordinario di controlli per garantire l'efficacia del sistema e la contrarietà al limite di 150 chilometri orari sulle autostrade a tre corsie, che contraddice le finalità della patente a punti.

PEDRAZZINI *(LP)*. Il decreto-legge è senz'altro opportuno per garantire la sicurezza della circolazione stradale nell'imminenza delle ferie estive, ma è indispensabile che tutti i soggetti interessati contribuiscano alla realizzazione dell'obiettivo e la patente a punti sia accompagnata da un complessivo intervento per la manutenzione, la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete stradale; è inoltre opportuno un diverso rapporto con l'automobile, che ne privilegi l'utilità rispetto ai significati simbolici. Inoltre, potrebbero avere un effetto positivo i corsi di guida sicura per gli autotrasportatori e particolari dispositivi di frenata automatica per il trasporto di merci pericolose, così come si dovrebbe valutare l'ipotesi per cui la decurtazione del punteggio sia in funzione della classe di merito di ogni automobilista. *(Applausi del senatore Vanzo).*

Presidenza del vice presidente SALVI

VERALDI *(Mar-DL-U)*. Il Gruppo si asterrà poiché, nonostante l'ovvia condivisione per la patente a punti prevista da una legge approvata dal centrosinistra e che risponde alle esigenze dei cittadini, il Governo ha stravolto l'originale equilibrio dell'impianto normativo, addirittura modificando attraverso un provvedimento di immediata applicazione il decreto legislativo che disponeva l'entrata in vigore del codice della strada a partire dal 30 giugno. Ciò ha determinato incertezza del diritto e delle sanzioni, ulteriormente accentuata dall'inevitabile sovrapposizione delle modifiche apportate in sede parlamentare. Richiamandosi alle considerazioni svolte dal senatore Manzione nell'illustrare la pregiudiziale di costituzionalità e protestando per la limitazione dei tempi del dibattito, dichiara la disponibilità del Gruppo ad un ulteriore approfondito confronto sul problema della sicurezza stradale. *(Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U. Congratulazioni).*

PELLEGRINO *(UDC)*. Dichiara il convinto voto favorevole dei senatori dell'UDC, ritenendo che il testo in esame costituisca una buona premessa dalla quale partire per l'adozione di eventuali aggiustamenti, dopo il monitoraggio nel periodo estivo. *(Applausi dal Gruppo UDC e del senatore Salzano).*

PETERLINI *(Aut)*. L'obiettivo di rendere la circolazione stradale più sicura imponendo un comportamento rigoroso agli automobilisti con l'adozione di pene severe e della patente a punti è senz'altro condivisibile, ma i senatori del Gruppo per le Autonomie si asterranno dalla votazione del disegno di legge di conversione contestando l'utilizzo dello strumento del decreto-legge, in totale assenza dei requisiti di urgenza e necessità, per l'adozione di un provvedimento atteso da anni. Per di più, l'utilizzo della decretazione d'urgenza ha imposto limiti temporali che hanno impedito al Senato di apportare al testo i miglioramenti necessari, riconosciuti tali anche dal Governo e quindi accolti in un ordine del giorno. Infine, va sottolineato che il modo di procedere del Governo ha fortemente penalizzato i cittadini, investiti improvvisamente dalla severissima applicazione di norme non annunciate né conosciute e che ora dovranno confrontarsi con la confusione prodotta dalle ulteriori modifiche apportate dalla Camera dei deputati. *(Applausi dai Gruppi Aut, Mar-DL-U e LP).*

CICOLANI *(FI)*. Il decreto-legge n. 151 rappresenta una inversione di tendenza della legislazione italiana nei confronti del tema della sicurezza stradale, dopo il ritardo accumulato nei confronti dei *partner* europei in ordine al programma di riduzione della incidentalità sulle strade. I risul-

tati positivi conseguiti nelle prime settimane di applicazione lasciano ben sperare e nulla impedisce di apportare successivamente ulteriori correttivi. Ricorda che Forza Italia ha presentato un disegno di legge per la formazione di un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale volta a potenziare il coordinamento tra i Ministeri competenti e tra lo Stato e le Regioni, ma soprattutto a svolgere la funzione di interlocutore con l'Europa per l'adozione di codici stradali uniformi da parte dei 25 Stati membri. Dichiara il voto favorevole del Gruppo. *(Applausi dai Gruppi FI e UDC).*

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. I Democratici di sinistra si asterranno, rilevando le condizioni difficili in cui il Senato è stato costretto ad operare su temi di grave rilevanza. Il provvedimento si inserisce nel novero delle misure adottate nel corso della legislatura che non hanno certamente contribuito a semplificare il codice della strada: trattandosi tuttavia di materie sulle quali non sembrano emergere contrapposizioni rilevanti tra maggioranza e opposizione, è auspicabile che dopo la pausa estiva si possa giungere ad una riflessione comune che potrebbe produrre risultati positivi. Peraltro, la conversione in legge del decreto-legge n. 151 non risolve i problemi in quanto le disposizioni adottate rischiano di non essere alla lunga del tutto efficaci se non saranno compiuti passi in avanti sul fronte della formazione degli automobilisti e se non verranno create le strutture centrali di controllo. Rimane inoltre da chiarire la questione della responsabilità oggettiva, anche per evitare che successive interpretazioni giudiziarie aprano margini per l'aggiramento delle sanzioni previste. *(Applausi dal Gruppo DS-U).*

PACE, *segretario*. Dà lettura dell'ordine del giorno G106 (testo3). *(v. Allegato A).*

MENARDI, *relatore*. Sottolinea che l'ordine del giorno impegna il Governo a presentare un nuovo codice della strada come legge quadro.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accoglie l'ordine del giorno G106 (testo 3) che sintetizza il contributo del Senato al dibattito sul decreto-legge n. 151.

Il Senato approva il disegno di legge n. 2422, composto dal solo articolo 1. (Applausi dai Gruppi FI e UDC e del senatore Salzano). Risultano pertanto assorbiti i disegni di legge nn. 1033, 1376, 2127 e 2360.

Discussione e reiezione di proposta di inversione dell'ordine del giorno

MALABARBA *(Misto-RC)*. Tra i numerosi provvedimenti in esame, particolare rilievo assume il prossimo punto all'ordine nel giorno, relativo alla partecipazione italiana alle operazioni militari in Iraq. Tuttavia, chiede di anticipare la discussione del disegno di legge n. 1986-B sul cosiddetto

indultino in quanto la prospettiva di approvazione di ulteriori emendamenti impone un esame quanto mai sollecito del testo al fine di inviarlo alla Camera in tempo utile per l'approvazione definitiva nella giornata di domani. Invita l'Assemblea a fare quanto possibile in tale direzione ed anche a ridurre i tempi degli interventi. *(Applausi dai Gruppi Misto-RC e Misto-Com).*

MALAN *(FI)*. Condivide l'esigenza di approvare sollecitamente il disegno di legge n. 1986-B, ma proprio per perseguire tale obiettivo ritiene più utile non invertire l'ordine del giorno e passare alla discussione del disegno di legge n. 2437, prolungando la seduta antimeridiana sino alle ore 14.

BRUTTI Massimo *(DS-U)*. I toni distesi e costruttivi dell'intervento del senatore Malan alimentano la speranza di una soluzione positiva e condivisa dei problemi legati al provvedimento sull'indultino. Tuttavia sostiene la proposta del senatore Malabarba stante la necessità di giungere quanto prima all'approvazione di un provvedimento che riguarda l'esistenza di migliaia di persone.

Con votazione seguita dalla controprova mediante procedimento elettronico, chiesta dal senatore MALABARBA (Misto-RC), il Senato respinge la proposta di inversione dell'ordine del giorno.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Passa alla votazione della proposta del senatore Malan di prolungare l'orario di seduta sino alle ore 14.

Il Senato approva la proposta del senatore Malan.

Discussione del disegno di legge:

(2437) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 luglio 2003, n. 165, recante interventi urgenti a favore della popolazione irachena, nonché proroga della partecipazione italiana a operazioni militari internazionali*** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

PRESIDENTE. Dà la parola al senatore Contestabile per riferire sui lavori delle Commissioni riunite esteri e difesa.

CONTESTABILE *(FI)*. Le Commissioni riunite esteri e difesa non hanno potuto concludere i loro lavori nei tempi tecnici assegnati. Ricorda che il provvedimento presenta due profili, quello dell'assistenza umanitaria alla popolazione irachena, scopo principale dell'intervento del contingente italiano, e quello più propriamente militare rivolto a dare adeguata

copertura all'intervento umanitario. *(Applausi dal Gruppo FI e dei senatori Ruvolo e Carrara).*

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 44, comma 3, del Regolamento, la discussione avverrà in assenza dei relatori e prendendo a base il testo come pervenuto dalla Camera dei deputati. Dichiara aperta la discussione generale.

PALOMBO *(AN)*. Sulle questioni di politica estera, strettamente correlate a quelle della difesa, solo un esame dei fatti pragmatico ed onesto consente coerenza rispetto alle scelte di campo compiute ed ai valori fondanti della Repubblica. Poiché sono chiare le scelte compiute dall'Italia, con l'adesione al Patto atlantico e successivamente con la partecipazione alle numerose missioni di pace e per la difesa dei diritti dell'uomo (tra cui quella della NATO nei Balcani, decisa dal Governo D'Alema) e alla lotta al terrorismo internazionale e con l'appoggio alla guerra per abbattere il regime di Saddam Hussein, la decisione di inviare un contingente di 3.000 militari in Iraq per concorrere alla creazione di condizioni di sicurezza e stabilità agli aiuti umanitari ed alla riedificazione materiale ed istituzionale in senso democratico del Paese non può che essere giudicata coerente con gli impegni assunti e con i migliori valori etici, religiosi e filosofici dell'Occidente. Contro questo atteggiamento l'opposizione ha scatenato una miope e strumentale battaglia politica sulla base di motivazioni del tutto infondate. Occorre infatti ricordare che l'Italia scende in Iraq a guerra ultimata e quindi l'invio dei soldati non contrasta con l'articolo 11 della Costituzione; che la zona affidata agli italiani è certamente meno rischiosa di quella nella quale i soldati americani continuano a pagare un prezzo di sangue in nome della libertà; che il 22 maggio 2003 la risoluzione 1483 delle Nazioni Unite ha chiesto un impegno ad aiutare il popolo iracheno per riformare le istituzioni e contribuire alla stabilità ed alla sicurezza del Paese, impegno che dunque l'Italia sta anticipando e onorando con l'impiego di personale specializzato; che le regole di ingaggio sono ordini di autodifesa e non di conquista. L'opposizione alimenta irresponsabili polemiche circa l'antieuropeismo del Governo, dimenticando che l'ultimo episodio di scollamento europeo è stato causato dall'asse fra Berlino e Parigi e che ora la diplomazia italiana sta lavorando proprio per riaffermare l'unità dell'Europa. I senatori di Alleanza Nazionale, esprimendo un sentito ringraziamento ai militari italiani che stanno servendo all'estero la causa della pace e della libertà, preannunciano il loro voto favorevole al disegno di legge ricordando, per quanto riguarda il costo dell'operazione, che i fondi assegnati al contingente militare comprendono anche quelli destinati a migliorare le condizioni sanitarie della popolazione irachena, alla bonifica dei terreni minati, al disinquinamento ambientale ed agli interventi sulla viabilità e le infrastrutture. *(Applausi dal Gruppo AN e del senatore Contestabile. Congratulazioni).*

MALABARBA *(Misto-RC)*. L'invio in Iraq di un contingente militare sancisce definitivamente la partecipazione dell'Italia ad una guerra preventiva ed unilaterale che si sta prolungando, trasformandosi in una vera e propria occupazione di un Paese da parte di truppe straniere, senza che si intraveda alcuna possibilità di ristabilimento della pace. Rifondazione comunista manifesta la propria contrarietà chiedendo l'immediato ritiro delle truppe non solo dall'Iraq ma anche dall'Afghanistan, dove si è realizzata la prova generale dalla volontà politica di dominio del mondo da parte degli Stati Uniti.

PERUZZOTTI *(LP)*. Seppure il provvedimento risulta circoscritto alla sola missione in Iraq, la Lega Nord è favorevole al proseguimento della partecipazione italiana a tutte le operazioni militari autorizzate. Occorre però richiamare l'attenzione sulla necessità di selezionare gli impegni da assumere sul piano internazionale, limitando il coinvolgimento italiano laddove vi sia un interesse in termini politici per il Paese, in considerazione dell'elevato impegno finanziario che ne deriva. Quanto alla missione in Iraq, lo squilibrio rilevato dall'opposizione, ed utilizzato a fini propagandistici, tra le risorse destinate all'intervento umanitario e quelle finalizzate alle funzioni operative della missione dipende dal fatto che, nell'instabile situazione irachena, occorre garantire forti condizioni di sicurezza onde assicurare lo svolgimento dell'opera umanitaria, anche quella posta in essere dai volontari. Appaiono altresì prive di fondamento le critiche rivolte al *transfer of authority*, considerato che non vi erano le condizioni per ottenere la piena responsabilità; così come, per quanto riguarda il coinvolgimento delle Nazioni Unite, sul quale peraltro si sono espressi favorevolmente anche membri del Governo, non è auspicabile la sottoposizione dei contingenti alla direzione dell'ONU, considerati i non positivi esiti delle missioni dirette dai caschi blu. A fronte dell'ennesimo intervento che destina risorse alla partecipazione italiana alle operazioni internazionale di mantenimento della pace, sollecita l'approvazione di un apposito provvedimento volto ad individuare in modo stabile le risorse. *(Applausi dai Gruppi LP e AN).*

MARTONE *(Verdi-U)*. La seconda fase della guerra irachena sta mostrando tutti i limiti dell'intervento preventivo ed unilaterale, evidenziando le difficoltà a riportare la pace da parte dei soldati angloamericani, percepiti dalla popolazione come truppe di occupazione. I Verdi, che sono stati favorevoli ad aiuti umanitari al popolo iracheno, individuano nella scelta di inviare il contingente italiano una forte confusione tra il ruolo militare e quello umanitario, con una netta prevalenza del primo a scapito del secondo, come emerge anche dalla sperequazioni di risorse destinate ai diversi compiti. Inoltre, non convince l'argomentazione secondo cui l'intervento militare sarebbe necessario per garantire gli aiuti umanitari in quanto si corre il rischio, rilevato da rappresentanti delle ONG italiane che operano in Iraq, che la presenza militare italiana sia interpretata dalla popolazione come forza d'occupazione, con ciò creando ostilità nei con-

fronti delle stesse organizzazioni di volontari. Occorrerebbe invece un impegno del Governo – ed in tal senso è firmatario di un ordine del giorno – affinché gli aiuti umanitari siano gestiti all'ONU.

NIEDDU *(DS-U)*. I Democratici di sinistra esprimono contrarietà all'invio di un contingente militare in Iraq in quanto tale scelta differisce profondamente dalle indicazioni fornite dal Parlamento al Governo lo scorso aprile ed è caratterizzata da ambiguità tali da configurare la missione come un vero e proprio contributo italiano all'occupazione. È evidente che la logica in cui si sta muovendo l'amministrazione americana è quella di integrare, in un'ottica puramente militare, le forze di occupazione con quelle di altri Paesi; anche da parte delle Nazioni Unite è stato riconosciuto, con la risoluzione 1483, lo *status* di forze di occupazione, con le relative responsabilità, alle truppe alleate. Inoltre, la sottoposizione del contingente al comando inglese con la nomina del generale italiano nel ruolo di vice comandante di tutte le truppe di occupazione del settore Sud fornisce evidenti segnali del carattere dell'intervento italiano. Peraltro, la situazione irachena sta dimostrando l'assoluta inefficacia di un intervento di occupazione ai fini del ristabilimento della pace ed appare sempre più evidente che la fase di stabilizzazione e ricostruzione del Paese dovrà svolgersi in un quadro di legittimità internazionale. Occorre pertanto recuperare con forza il ruolo delle Nazioni Unite con l'obiettivo della creazione di un'autorità irachena di transizione autonoma, garantita dalla presenza militare sotto mandato ONU. Rivolge in ogni caso agli italiani che saranno impegnati sul fronte iracheno solidarietà e riconoscenza. *(Applausi dai Gruppi DS-U, Mar-DL-U e Verdi-U. Congratulazioni).*

Disegni di legge, nuova assegnazione
Commissioni permanenti, autorizzazione alla convocazione

PRESIDENTE. Comunica che il disegno di legge n. 255, recante nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati, e i connessi disegni di legge nn. 379, 623, 640, 658 e 660 sono stati riassegnati alla 12ª Commissione in sede deliberante. Sono stati inoltre deferiti in sede deliberante alla 7ª Commissione il disegno di legge n. 2213-B e il connesso disegno di legge n. 2444 in materia di interventi per i beni e le attività culturali. Autorizza le predette Commissioni a convocarsi fin d'ora in orari non coincidenti con le sedute dell'Assemblea.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2437

OCCHETTO *(Misto-LGU)*. Al fine di giustificare l'intervento in Iraq i Governi americano e inglese hanno utilizzato argomentazioni che si sono rivelate vere e proprie falsità, come sta emergendo negli ultimi tempi sulla

stampa internazionale. Ciò non rende credibile lo svolgimento da parte delle forze angloamericane di una funzione di polizia e di arbitrato internazionale, che deve tornare invece sotto l'egida delle Nazioni Unite, trattandosi di compiti che non possono essere affidati ad una delle parti in causa. In tal senso occorrerebbe una riflessione anche sulla guerra in Afghanistan, che è stata soltanto la prova generale dell'intervento in Iraq. Rivolgendo un saluto agli italiani che saranno impegnati nella missione, rivolge l'auspicio che la loro azione possa svolgersi sotto la bandiera delle Nazioni Unite. *(Applausi dai Gruppi DS-U, Mar-DL-U, Verdi-U e Misto-Com e del senatore Gubert).*

GUBERT *(UDC)*. Mentre il Governo con le sue precedenti comunicazioni aveva garantito l'impiego esclusivo delle forze militari in funzione della sicurezza degli aiuti umanitari, il che poteva indurre anche chi ritiene la guerra in Iraq una violazione della legalità internazionale e dei principi del pensiero sociale cristiano a condividerne le finalità, il provvedimento ora in discussione menziona esplicitamente l'obiettivo della stabilizzazione dell'Iraq e segna pertanto l'allineamento del Governo italiano alla dottrina Bush sulla difesa e sicurezza degli Stati Uniti. Secondo tale dottrina, infatti, agli USA spetta la decisione ultima circa l'impiego della forza militare a livello globale, mentre gli altri Stati hanno il compito di gestire l'occupazione postbellica. È inaccettabile che l'invio di un contingente militare italiano avalli tale dottrina attraverso la cooperazione alla gestione di una situazione postbellica seguita ad una violazione delle regole internazionali. Annuncia pertanto, a titolo personale, il voto contrario alla conversione in legge del decreto, convinto che la democrazia possa crescere con i ritmi del mutamento culturale e non possa essere esportata con l'imposizione militare, soprattutto da parte di un Paese, come gli Stati Uniti, disposto anche a sostenere le dittature ove tutelino i propri interessi. *(Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U e dei senatori Martone e Occhetto. Congratulazioni).*

BEDIN *(Mar-DL-U)*. Le finalità del decreto-legge sono ben diverse da quelle previste nel titolo, ma risiedono nella legittimazione da parte del Parlamento della guerra preventiva che il Governo non è riuscito ad ottenere precedentemente, grazie alla mobilitazione dell'opinione pubblica e al contributo di molti Stati democratici. Infatti, mentre nel mese di aprile il ministro Frattini intervenendo in Aula ha chiesto al Parlamento un mandato per una missione non legata alle forze occupanti, finalizzata all'emergenza umanitaria e provvisoria in attesa della definizione di scelte internazionali, nei fatti il contingente italiano ha operato in collaborazione con le forze occupanti e la stabilizzazione del territorio è risultata prioritaria rispetto agli aiuti alla popolazione civile, come dimostra efficacemente l'articolo 6 del decreto-legge in esame. Il Gruppo della Margherita, che non si oppose all'invio di una spedizione presentata come umanitaria, richiede che la missione italiana sia effettivamente finalizzata a scopi umanitari e non risponda alle richieste dell'Amministrazione statunitense per un sup-

porto alle forze occupanti. Al contrario, la stabilizzazione dell'Iraq si potrà realizzare solo riportando il periodo di transizione sotto l'egida e dell'ONU e con l'affermazione di una autorità irachena in grado di assumere, anche mediante il supporto di una forza internazionale, il controllo del Paese. Pertanto, il Governo italiano, come Presidente di turno dell'Unione Europea, in luogo di corrispondere alle richieste dell'Amministrazione Bush, dovrebbe operare affinché una nuova risoluzione del Consiglio di sicurezza preveda la sostituzione del governatore americano con un responsabile dell'ONU, incaricato di aprire la strada ad un Governo iracheno legittimato dal voto popolare. *(Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U e dei senatori Martone, Occhetto e De Paoli. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione ad altra seduta. Dà quindi annunzio delle mozioni, dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza *(v. Allegato B)* e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 13,51.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 9,32).*
Si dia lettura del processo verbale.

PACE, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Antonione, Baldini, Basile, Bobbio Norberto, Bosi, Cursi, Cutrufo, D'Alì, De Corato, Degennaro, Dell'Utri, Demasi, Forte, Iannuzzi, Mantica, Marano, Pianetta, Saporito, Scarabosio, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal senato i senatori: Dini, per partecipare ad un incontro organizzato dall'*Aspen Strategy Group*; Brignone, Forcieri e Palombo, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento *(ore 9,34).*

Seguito della discussione dei disegni di legge:

(2422) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada*** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

(1033) ***GENTILE. – Modifica del comma 7 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285***

(1376) ***AGONI. – Obbligo del «dispositivo viva voce» per le conversazioni telefoniche alla guida degli autoveicoli***

(2127) ***SAMBIN ed altri. – Modifica all'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida***

(2360) ***MANZIONE ed altri. – Modifiche al codice della strada in materia di violazione dell'obbligo di uso del casco protettivo da parte di conducenti minorenni***

(Relazione orale)

Approvazione del disegno di legge n. 2422

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge n. 2422, già approvato dalla Camera dei deputati, e nn. 1033, 1376, 2127 e 2360.

Ricordo che nella seduta pomeridiana di ieri si è conclusa la discussione generale ed hanno avuto luogo le repliche del relatore e del rappresentante del Governo.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno, sui quali invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole su tutti gli ordini del giorno presentati.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo tiene presente la posizione e il giudizio espressi dal relatore, ma deve fare alcune considerazioni dal momento che in alcuni ordini del giorno si prefigura una legislazione che, invece, è *in fieri.*

Certamente l'ordine del giorno presentato dal relatore, che trae origine dall'apporto della Commissione lavori pubblici, deve essere accolto. Il Governo però deve usare per gli altri ordini del giorno una certa prudenza, non potendosi fin d'ora prevedere un impegno cogente e, pertanto, li accoglie come raccomandazione.

MENARDI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, convengo con il parere del Governo e le chiedo scusa per un'imprecisione nel mio precedente intervento. Infatti, ieri a conclusione della mia replica, dopo la discussione generale, si era giunti all'accordo che l'ordine del giorno G106 (testo 2) avrebbe potuto essere integrato a seguito della discussione degli emendamenti e che, quindi, la sua stesura definitiva sarebbe avvenuta alla fine dell'esame di questi.

Le chiedo, pertanto, signor Presidente, di posticipare l'esame dell'ordine del giorno G106 (testo 2).

PRESIDENTE. D'accordo, senatore Menardi. L'ordine del giorno G106 (testo 2) verrà dunque esaminato solo al termine dell'esame degli emendamenti.

I restanti ordini del giorno G107, G100, G101, G102, G103, G104 e G105 sono stati accolti dal Governo come raccomandazione. Poiché non si fanno osservazioni, non verranno posti ai voti.

Do lettura del parere espresso dalla 1ª Commissione permanente sugli emendamenti riferiti al disegno di legge in esame: «La Commissione, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo».

Do inoltre lettura del parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti: «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo ed i relativi emendamenti trasmessi, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo sul testo.

Esprime, altresì, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sui seguenti emendamenti: 1.0.1, 2.2, 6-*ter*.0.6, 6-*ter*.0.102, 2.10, 4.106, 4.13, 7.3, 7.132, 1.113, 4.15, 7.128, 7.20, 7.21, 7.22, 7.23, 6-*ter*.0.5 e 6-*ter*.0.3, nonché parere non ostativo sugli emendamenti 1.0.2, 1.0.3 e 2.17, con la condizione, ai sensi della medesima norma costituzionale, che, rispettivamente, ai commi 7, 2 e 7-*sexies*, le parole: «per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005,» siano sostituite dalle seguenti: «a decorrere dall'anno 2003,». Esprime, infine, parere non ostativo sui restanti emendamenti».

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge n. 2422.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Passiamo all'esame dell'emendamento riferito all'articolo 01 del decreto-legge, che si intende illustrato.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'emendamento in esame.

MENARDI, *relatore*. Come già ho anticipato, esprimo parere contrario per ragioni di ordine strettamente tecnico.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo esprime, ovviamente, parere contrario su tutti gli emendamenti.

Però, signor Presidente, vorrei anche darne la motivazione. Ieri sera, in sede di replica, ho specificato che la contrarietà del Governo non nasce da un rigetto pregiudiziale e preconcetto degli apporti e dei contributi emendativi che provengono da parte dei colleghi del Senato, ma da una situazione oggettiva anche di tempi, e quindi dalla necessità di convertire questo decreto-legge che ha già prodotto i suoi effetti estremamente positivi e significativi.

Ritengo che il dibattito sugli emendamenti e la relativa illustrazione si possa anche svolgere, però mi permetto, signor Presidente, di rivolgermi ai colleghi, proprio con lo spirito di tesaurizzare e valorizzare il contributo del Senato e dei colleghi senatori, invitandoli a ritirare gli emendamenti, dando per scontata una posizione attenta da parte del Governo e quindi un trasferimento di questo dibattito e di questo confronto al momento in cui si andrà alla modifica generale del codice della strada.

PRESIDENTE. Abbiamo acquisito preventivamente un parere contrario del Governo su tutti gli emendamenti. Dobbiamo comunque consentire ai colleghi l'illustrazione degli emendamenti, naturalmente nei limiti del contingentamento dei tempi.

Metto ai voti l'emendamento 01.1, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 03 del decreto-legge, che invito il presentatore ad illustrare.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, voglio dare atto al Governo, al relatore e alla maggioranza che in Commissione c'è stata disponibilità al confronto e al dialogo.

Pur raccogliendo l'invito del Governo, che ha proposto il ritiro di tutti gli emendamenti, desidero però evidenziare un dato: non è colpa nostra se in quest'Aula, con pochissimo tempo a disposizione, ci troviamo ad affrontare un problema molto sentito, come appunto quello della riforma del codice della strada, che tocca così tante persone e famiglie nel nostro Paese.

In Commissione il Governo ha manifestato la propria disponibilità; dovrebbe ora impegnarsi, secondo le intese raggiunte in quella sede, a provvedere ad una ulteriore e spero definitiva riforma del codice. Credo comunque che su alcune importanti questioni dovremmo approfittare dell'occasione – lo dico con il massimo rispetto dell'Aula del Senato – per avviare con i colleghi una discussione.

Ecco, almeno di questo vorrei ci fosse data oggi la possibilità, fermo restando che, almeno da parte mia, provvederò al ritiro di una serie di emendamenti, proprio perché mi rendo conto della situazione. Su alcune questioni però vorrei si potesse avviare in questa sede (non c'è stato tempo in Commissione, dove abbiamo avuto un'ora) una discussione... *(Brusìo in Aula).*

PRESIDENTE. Colleghi, c'è troppo brusìo in Aula, vi prego.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Quindi, chiederò la votazione solo di alcuni emendamenti; per gli altri sono disposto al ritiro, specialmente quelli riferiti alla parte finale, con i quali propongo l'inasprimento delle pene attraverso l'aumento dei punti di penalità previsti in caso di violazioni del codice della strada.

Vorrei richiamare l'attenzione dell'Aula sull'emendamento 03.1, che contempla la pena alternativa dell'affidamento ai servizi sociali. Sottolineo l'importanza che a questa pena alternativa è stata data in altri Paesi per sanzionare l'infrazione delle norme sulla circolazione stradale, giacché ha una funzione rieducativa. Mi rendo conto di quello che ha detto il Governo, sottopongo però la questione all'Aula.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, quindi ritira gli emendamenti 03.1 e 03.2? Perché qui c'è un tale brusìo...

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Non abbiamo colpa, né io né lei, se non riusciamo ad intenderci nemmeno ad una distanza così ravvicinata.

Ho detto che di alcuni emendamenti, questo compreso, chiedo la votazione così avrò modo di illustrarli; su altri ho già annunciato, rispondendo all'invito al Governo, che più avanti li ritirerò.

MORO *(LP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO *(LP)*. Signor Presidente, avevo chiesto di poter intervenire perché nel brusìo generale non avevo compreso qual era la posizione del senatore Fabris. Adesso sono riuscito a capire le sue intenzioni.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 03.1, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 03.2, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

MONTALBANO *(DS-U)*. Signor Presidente, ci rendiamo ben conto che gli effetti che ha determinato il decreto-legge devono essere salvaguardati, per cui comprendiamo la posizione del Governo che in questo momento intende mettere in salvo l'efficacia del provvedimento e garantire la permanenza e la continuità degli effetti che esso ha determinato.

Tuttavia – e mi pare di averlo colto anche nelle parole del vice ministro Tassone in sede di replica – siamo costretti ad una bocciatura tecnica degli emendamenti che priva il Senato di un dibattito di merito su questioni che sono state oggetto di un dibattito approfondito e attento nell'Aula della Camera.

Siccome gli emendamenti sono stati bocciati anche in sede tecnica in Commissione, l'accoglimento da parte nostra della proposta del vice ministro Tassone di ritirarli equivarrebbe ad una rinuncia totale della possibilità per il Senato di discutere del provvedimento e ad una presa d'atto – ciò che è più negativo dal nostro punto di vista – che per responsabilità esclusiva del Governo il decreto è stato emanato in una fase temporale che non consente al Senato una appropriata discussione.

Non possiamo rinunciare ad una censura in merito a queste decisioni di ordine temporale, non di merito, del Governo. Pertanto, non possiamo ritirare gli emendamenti che abbiamo presentato.

Per quanto riguarda, invece, il merito dell'emendamento 1.3, mi permetto di richiamare l'attenzione del Vice ministro e del relatore sul fatto che chiunque conosca le condizioni delle carceri italiane sa quanto insufficiente sia la disponibilità della polizia penitenziaria a far fronte al sovraffollamento carcerario.

Al fine di potenziare i controlli e renderli più costanti, a regime, si intende ampliare la platea degli addetti al controllo della circolazione e del traffico, coinvolgendo anche la Polizia penitenziaria. Consideriamo questa una scelta incongrua che determinerà più problemi di quanti ne voglia risolvere, tenendo conto anche di tutte le implicazioni derivanti dal perseguimento di questo obiettivo, tra le quali il problema dell'avviamento di corsi di formazione per questo ramo delle forze dell'ordine. Per tali motivi chiediamo che venga posta una particolare attenzione sull'emendamento 1.3. *(Brusìo in Aula).*

Mi rendo conto del problema che verrebbe a determinarsi in caso di approvazione di questo emendamento ma vorrei comunque capire la posizione del relatore in ordine alla nostra proposta di sottrarre la polizia penitenziaria dal novero degli addetti al controllo del traffico.

PRESIDENTE. Colleghi, c'è troppo brusìo in Aula e ciò rende difficile il lavoro. In tal modo, oltretutto, si allungano i tempi. Per quale ragione dovremmo procedere a questo allungamento proprio il 31 luglio?

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, non vorrei impiegare il tempo a mia disposizione per l'illustrazione degli emendamenti all'articolo 1. Intervengo solo per confermare il loro mantenimento. Peraltro, sono in nu-

mero limitato e credo che questo consentirà una rapida conversione del decreto il quale, purtroppo, non è modificabile.

PEDRAZZINI *(LP)*. Signor Presidente, l'emendamento 1.18 intende semplificare l'elenco, ormai fin troppo lungo, delle auto storiche. Infatti, il comma 2-*quater* dell'articolo 1 del decreto stabilisce che «rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI».

L'emendamento 1.18, quindi, semplificherebbe questo elenco perché ritiene sufficiente per la classificazione dei veicoli di interesse storico la loro iscrizione in uno dei registri riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'emendamento, ripeto, intende introdurre una semplificazione ed evitare che nel futuro si debba ricorrere ad un'altra modifica per aggiungere un ulteriore albo a quelli già esistenti.

GUBERT *(UDC)*. Signor Presidente, l'emendamento 1.113 interviene sullo stesso problema sollevato dal senatore Pedrazzini. In maniera positiva si è voluto tutelare con agevolazioni il mantenimento in Italia delle auto e moto storiche.

Con il testo del decreto-legge licenziato dalla Camera, però, si corre il rischio di creare un equivoco. Secondo la disposizione che ci è pervenuta dall'altro ramo del Parlamento, infatti, soltanto le auto e le moto iscritte nei registri indicati potrebbero godere delle agevolazioni. *(Il vice ministro Tassone è impegnato in una conversazione con il sottosegretario Saporito).*

Se il Vice ministro potesse ascoltarmi, gliene sarei grato.

PRESIDENTE. Vice ministro Tassone, per favore, ascolti il senatore Gubert.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certamente, signor Presidente, ci mancherebbe.

PRESIDENTE. È una sollecitazione richiesta dal senatore Gubert della quale non posso non farmi carico.

GUBERT *(UDC)*. Il problema mi sembra reale e qualcun altro lo ha sollevato. Noi non possiamo vanificare l'agevolazione concessa in Italia alla conservazione di queste auto e di queste moto, imponendo ai possessori di iscriversi a questi registri. L'iscrizione a questi ultimi, infatti, è molto costosa e quindi chi vuole iscriversi paga molto di più dell'agevolazione che lo Stato concede.

Pertanto o si interpreta questo articolo nel senso che rientrano nell'agevolazione non solo i veicoli iscritti nei registri, oppure si può lasciare

aperto il registro e consentirvi l'ingresso ad altre associazioni meno care ed esclusive per accedere a questi benefici.

Ad esempio, io sono un cultore delle Volkswagen, c'è un'associazione che si chiama «Maggiolino Kfer Club» e non capisco perché questa associazione, che è meno cara dell'ASI, deve essere esclusa visto che lo scopo è quello della tutela. E come questa ve ne sono molte altre.

Considerato comunque il contesto, sarei disposto a ritirare il mio emendamento se venisse accettato un ordine del giorno nel quale si specifica che l'interpretazione di quel comma è nel senso di comprendere tutti i veicoli interessati, senza esclusioni.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e l'ordine del giorno si intendono illustrati.

Chiedo al senatore Gubert se è disposto a ritirare il suo emendamento, qualora ne venga accolta la trasformazione in ordine del giorno.

GUBERT *(UDC)*. Sì, Signor Presidente.

PRESIDENTE. Il parere del Governo è stato già anticipato come negativo su tutti gli emendamenti.

Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti e sull'ordine del giorno in esame.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, ribadisco il parere negativo su tutti gli emendamenti per i motivi tecnici già enunciati.

Vorrei invece soffermarmi nel merito per dire che il testo che ci proviene dalla Camera fa riferimento all'intervento della polizia penitenziaria nell'ambito del territorio di competenza. Si tratta quindi di un aspetto molto limitato e in relazione alle operazioni di servizio. Il legislatore non aveva in mente – e così è stato interpretato ed è stato spiegato dal Governo – di utilizzare la Polizia penitenziaria per fare servizio di polizia stradale.

Per quanto riguarda l'emendamento 1.18 del senatore Pedrazzini, il suo contenuto sarà accolto nell'ordine del giorno del relatore che verrà riformulato; lo stesso vale per l'emendamento 1.113 del senatore Gubert.

Sull'ordine del giorno G1.100 il parere è negativo anche nel merito perché si vuole modificare lo spirito della legge, che intende corresponsabilizzare il proprietario del terreno su cui venissero installati cartelli pubblicitari, in contraddizione con quanto previsto, cosa che non può essere accettata.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il mio invito a ritirare gli emendamenti è stato formulato nello spirito di evitare l'espressione di un giudizio negativo su alcune proposte significative, sia della maggioranza sia dell'opposizione.

Il senatore Montalbano, che ha seguito in parte la mia replica ieri sera, sa che non mi sono sottratto ad un giudizio non entusiasmante circa il ritardo con cui questo provvedimento è pervenuto all'attenzione del Parlamento. La votazione che il Senato si accinge ad effettuare non esclude un giudizio negativo su tale circostanza; siamo però tutti d'accordo sul fatto che nessuno si assume la responsabilità di far decadere un provvedimento che riguarda la sicurezza sulla strada.

Il mio invito, sul piano politico complessivo, riguarda tutta l'Aula di Palazzo Madama; ripeto che con il ritiro degli emendamenti si evita un voto contrario e si possono presentare ordini del giorno ai quali il Governo mostrerà attenzione. Vorrei quindi tranquillizzare il senatore Montalbano e gli altri colleghi che lo spirito con il quale il Governo si è permesso di segnalare questa opportunità è quello di salvaguardare in qualche modo il contributo offerto con le proposte emendative, salvo il dibattito che nessuno intende escludere.

PRESIDENTE. Ricordo che i tempi degli interventi dei senatori dei diversi Gruppi, del relatore e del rappresentante del Governo sono contingentati.

Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.2.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, l'emendamento 1.2 è analogo all'emendamento 1.3. Vorrei ricordare all'Assemblea che stiamo aumentando da 12 a 14 i corpi di polizia stradale. Considerate voi se, con questo modo di procedere, riusciremo veramente a controllare la situazione critica della sicurezza sulle strade italiane.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.5, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.6, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.8, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.10, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.13, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.11, presentato dal senatore Turroni e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.12, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.14, presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.15, presentato dai senatori Monti e Pedrazzini, identico all'emendamento 1.16, presentato dai senatori Muzio e Marino.

Non è approvato.

Do lettura dell'ordine del giorno, presentato dal senatore Gubert, risultante dalla trasformazione dell'emendamento 1.113: «Il Senato, impegna il Governo adinterpretare il nuovo comma 4 dell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel senso che non è precluso il riconoscimento dell'interesse storico e collezionistico di veicoli non iscritti alle associazioni ivi espressamente menzionate».

MORO *(LP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO *(LP)*. Signor Presidente, mi sembra che gli emendamenti della maggioranza e dell'opposizione riguardino lo stesso argomento e abbiano la stessa sorte per il parere contrario, espresso ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, dalla 5ª Commissione permanente. Vorrei dunque apporre la mia firma all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne prendo atto.
Invito il relatore a pronunziarsi sull'ordine del giorno in esame.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno G1.300, presentato dai senatori Gubert e Moro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.17, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.18, identico all'emendamento 1.19.

PEDRAZZINI *(LP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI *(LP)*. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 1.18.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.19, presentato dai senatori Muzio e Marino.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.22, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.23, presentato dal senatore Kofler e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.24, presentato dal senatore Kofler e da altri senatori, fino alle parole «n. 495».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.24 e l'emendamento 1.25.

Metto ai voti l'ordine del giorno G1.100, presentato dal senatore Fasolino.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.0.1 è improcedibile.

Sull'emendamento 1.0.2 la 5ª Commissione ha espresso un parere condizionato, che ricordo: «(...) con la condizione, ai sensi della medesima norma costituzionale, che, rispettivamente, ai commi 7, 2 e 7-*sexies*, le parole: "per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005," siano sostituite dalle seguenti: "a decorrere dall'anno 2003,"».

Invito il relatore a pronunziarsi sulla formulazione testé enunciata dell'emendamento 1.0.2.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere negativo anche su questa formulazione.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, si tratta dell'emendamento principale che abbiamo presentato su questo articolo, che istituisce la Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale.

Essendo un emendamento che si compone di diversi commi, non pretenderei dal Governo che lo accogliesse così com'è, ma che venissero recepiti all'interno dell'ordine del giorno del relatore, che dovrebbe in qualche maniera sintetizzare questa discussione, almeno il titolo e la motivazione per la quale viene richiesta l'istituzione di tale organismo.

Se l'opinione è accolta, ritirerei l'emendamento.

PRESIDENTE. Chiedo al relatore di pronunziarsi su tale proposta.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, la richiesta del senatore Paolo Brutti sarà accolta nell'ordine del giorno riformulato dal relatore, il cui testo definitivo sarà distribuito.

La parte dell'ordine del giorno relativa all'emendamento del senatore Paolo Brutti è la seguente: «un corretto posizionamento ed utilizzo della segnaletica, nonché attraverso un più stretto e continuo coordinamento tra i diversi Organi di controllo; a tal fine dovrà procedersi alla istituzione di un organismo, che assicuri uno stabile raccordo tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti, che vigili sulla ottemperanza di tali impegni;».

PRESIDENTE. L'emendamento 1.0.2 è quindi ritirato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.0.3 è improcedibile.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.4.

PEDRAZZINI *(LP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI *(LP)*. Signor Presidente, richiamerei l'attenzione su questo emendamento perché il suo testo è già stato approvato da quest'Aula come ordine del giorno credo più di un anno fa, poi è stato riproposto perché da parte del Governo, nella revisione del nostro codice della strada, non c'è stata al riguardo nessuna attenzione. Erano stati approvati due ordini del giorno uno dei quali è stato inserito nel nuovo codice, mentre il secondo deve essere sfuggito: speriamo nella prossima revisione.

Si tratta di una questione che capisco essere di scarsa rilevanza: si parla di macchine da gara, quindi macchine regolari, non quelle utilizzate in corse scriteriate, per le quali giustamente il codice vuole prevedere punizioni; sto parlando di gare regolari, organizzate dall'ACI, e di macchine normali da *rally*.

Il vero problema è che non esiste una legislazione chiara, quindi chi partecipa a queste gare spesso incorre in situazioni imbarazzanti, quali multe difficilmente valutabili da parte delle forze di polizia o preposte al controllo quando tali veicoli si muovono.

I partecipanti hanno un notevole problema (a proposito del quale parlo di un discorso di morale) in occasione della revisione: chi come per una squadra non ha problemi, perché ha alle spalle una società, mentre chi come da privato in teoria dovrebbe riportare la macchina alle condizioni originarie, dopo di che rielaborarla.

Capirete bene che questo passaggio normalmente si risolve con un accordo tra le parti all'interno di un *garage*: non è così che si iniziano i giovani allo sport! Sono le solite forme, che non sono quelle lecite e questo emendamento lo ricorda. Vorrei che esso venisse almeno recepito da parte del Governo come ordine del giorno, perché elenca puntualmente

tutti gli aspetti del problema, in modo che in occasione della prossima revisione si provveda.

Non affronto poi il discorso degli aspetti assicurativi, perché dove vi è un mondo non definito ognuno dice la sua.

Per quanto riguarda le multe, vi sono questioni di trasferimento, ma soprattutto il problema, per chi partecipa alle gare, per chi si impegna a farle (è un'attività sportiva), di non sapere mai se è nel lecito o non lo è.

In proposito chiedo al Governo di accogliere un ordine del giorno, dal momento che lo aveva già accolto in passato. È importante, tuttavia, se il Governo accoglie l'ordine del giorno, che il suo contenuto sia effettivamente recepito, perché un ordine del giorno a cui non si dà seguito, come è avvenuto in passato, non ha senso alcuno.

PRESIDENTE. Chiedo al rappresentante del Governo di pronunziarsi a tale riguardo.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione, anche perché riguarda una legislazione futura, con l'impegno da parte nostra a seguire questo tema, che si ripresenta ad ogni occasione, e a dare attuazione ai contenuti dell'ordine del giorno medesimo.

PRESIDENTE. Senatore Pedrazzini, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

PEDRAZZINI *(LP)*. Sono soddisfatto dell'accoglimento come raccomandazione. Mi basta l'assicurazione che il Governo si farà carico del problema.

PRESIDENTE. Pertanto, l'ordine del giorno G1.500 non verrà posto ai voti.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.5, presentato dai senatori Agoni e Pedrazzini.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, colleghi, illustrerò gli emendamenti 2.2 e 2.3.

Il provvedimento in esame introduce la patente a punti, quindi nuove norme che regolamentano il rilascio degli attestati di autorizzazione alla guida. Il mio emendamento 2.2 ha lo scopo di agevolare il turismo su *autocaravan*, dato che il nostro Paese non ha ancora chiarito bene le norme relative all'accesso degli stessi ai centri storici.

Ho poi presentato l'emendamento 2.3, su cui vorrei richiamare l'attenzione dell'Aula. Stiamo lavorando con una certa fretta perché siamo or-

mai alla vigilia delle vacanze estive e non ci rendiamo conto di come norme che possono sembrare non troppo importanti possano poi provocare seri guasti, soprattutto danni irreparabili alle persone e alle cose.

Il mio emendamento 2.3 riguarda la proposta, avanzata dal Governo, di portare al 1º gennaio 2005 l'obbligo del patentino per i ragazzi che utilizzano il ciclomotore, che sono poi coloro che possono utilizzare anche le cosiddette *minicar*. Non è un problema da poco. In Italia, infatti, vi sono più di 2 milioni di persone, i minori, che circolano sulle nostra strade senza l'obbligo di alcuna preparazione. Già lo scorso anno il Governo in un suo provvedimento, che faceva seguito alla legge delega della precedente legislatura, si era impegnato a rendere obbligatorio il patentino per i minori a partire dal 1º gennaio di quest'anno. Siamo in ritardo di più di un anno e si chiede ancora una proroga di sei mesi.

Mi rendo perfettamente conto che questo emendamento verrà respinto, ma mi rendo anche conto che una tale problematica deve trovare un'adeguata regolamentazione e che l'obbligo del patentino deve esservi anche per i maggiorenni che non hanno la patente B. Il Governo propone di portare quest'obbligo per i maggiorenni che non hanno la patente addirittura al 1º gennaio 2005.

Onorevoli colleghi, in una precedente occasione avevo sottolineato come ci si distragga su numerose questioni. Oggi sul «Corriere della Sera» è riportata la notizia di un incidente che ha interessato un mezzo che si chiama Quad, una specie di moto a quattro ruote, che fino a pochi mesi fa poteva essere guidato senza casco, perché la nostra Motorizzazione civile ne aveva autorizzato l'uso senza obbligo di casco né cinture di sicurezza.

Si parla di un gravissimo incidente, nel quale il conducente del mezzo è morto, pur indossando il casco, (che è stato introdotto grazie ad un'opera di denuncia, poi eccepita dal Governo, che abbiamo fatto nei mesi scorsi). Ecco, per esserci distratti sul problema dei Quad, che non so per quali finalità, forse commerciali, erano autorizzati a circolare senza obbligo di casco né cintura, leggiamo oggi sul giornale di questo gravissimo incidente.

Mi rendo conto che il Governo si è già espresso, non voglio quindi insistere, nè fare polemiche su materie di questa natura, però veramente prego il vice ministro Tassone, che so essere molto attento alla questione, nonché tutti i colleghi dell'Aula, di tener conto che queste proroghe di sei mesi in sei mesi vogliono dire centinaia e centinaia di vite umane che se ne vanno sulle nostre strade, perché non manteniamo fede appunto alle scadenze che abbiamo stabilito.

Non voglio colpevolizzare nessuno, lo dico con molta chiarezza, né il Governo né altri, però gli uffici tecnici che devono fare i regolamenti, le strutture interne al Ministero che devono essere attente quando rilasciano i certificati, credo che in questa occasione vadano richiamati a una maggiore attenzione, più che agli aspetti commerciali, agli aspetti della sicurezza.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, l'emendamento 2.0.1 reca una modifica che noi chiediamo venga apportata al comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada.

Sotto questa innocua proposta si nasconde in realtà la nostra profonda ostilità, che vogliamo venga registrata, al fatto che in questa proposta di modifiche al codice della strada viene consentita, in determinate circostanze, la possibilità di superare gli attuali limiti di velocità sulle autostrade, raggiungendo i 150 chilometri l'ora.

È pur vero – come è stato illustrato dal relatore – che le condizioni che vengono poste al fine di poter consentire gli aumenti di velocità fino a 150 chilometri l'ora sono tali che presumibilmente non sarà possibile in nessun punto delle nostre autostrade e in nessuna giornata dell'anno superare il vecchio limite.

Tuttavia, vengono fissate regole e stabilita la predisposizione di misure che debbono essere adottate dagli enti proprietari della strada le quali fanno sì che, quando non vi sia un apposito e preciso segnalamento continuo di questa possibilità, gli automobilisti possano essere indotti in gravissimi errori. Può darsi infatti che tratti anche brevi di autostrada siano in certi momenti in condizioni di illuminazione e climatiche accessibili alla velocità di 150 chilometri l'ora, mentre in altri non sia più possibile percorrerli a quella velocità.

Faccio osservare infine che questo limite di 150 chilometri l'ora non è così innocuo come sembra. Ai fini dell'utilizzazione della patente a punti, poiché la decurtazione dei punti nonché la sospensione della patente avvengono solo quando l'automobilista abbia superato di 40 chilometri l'ora il limite, fatta la tara del 10 per cento sullo strumento, con calcoli semplicissimi si dimostra che occorre che l'automobilista si avvicini ai 205 chilometri orari su questi tratti autostradali per poter incorrere nelle sanzioni. Pertanto, il limite di 150 chilometri l'ora è assolutamente abnorme.

Osservo da ultimo che in un provvedimento serio nel quale vengono inseriti inasprimenti delle sanzioni per comportamenti non legittimi degli automobilisti, a un certo punto si dà un segnale di «liberi tutti» che è assolutamente contraddittorio con lo spirito e la lettera di questa norma.

Pertanto, per i motivi che ho detto, per la sua difficilissima applicazione, perché porterebbe al raggiungimento di velocità esasperate *(Brusìo in Aula. Richiami del Presidente)* e perché in buona sostanza è contraddittorio con il resto del provvedimento, la soppressione richiesta dall'emendamento sarebbe fondamentale.

BONATESTA *(AN)*. Signor Presidente, faccio mie le preoccupazioni del Governo per la ristrettezza dei tempi e rinuncio ad illustrare l'emendamento 2.10, richiamando solo l'attenzione sulla sua importanza in quanto riguarda le problematiche dei disabili.

GUBERT *(UDC)*. Signor Presidente, prendo atto con piacere che il parere contrario del relatore al mio ordine del giorno era dovuto al fatto

che il concetto era già incluso nel suo ordine del giorno che sarà formulato successivamente.

Per quanto riguarda l'emendamento 2.112, rilevo come la normativa attualmente in vigore sia incongruente e non utile per il cambio di destinazione dei veicoli, soprattutto se molto vecchi, e per i quali non esistono problemi di correttezza fiscale. Il relatore e il rappresentante del Governo sono disposti a considerarlo come uno degli elementi da inserire nell'ordine del giorno del relatore e pertanto ritiro l'emendamento facendo affidamento su tale disponibilità.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, desidero rimanga agli atti che sono assolutamente d'accordo nel merito con l'emendamento presentato dal senatore Fabris, ma evidentemente il parere è negativo.

Per quanto riguarda l'emendamento del senatore Brutti relativo alla velocità dei 150 chilometri orari, egli ha fatto un calcolo che è condivisibile, ma credo che le ragioni per le quali abbiamo dichiarato che poteva essere mantenuta la norma prevista nel codice, così come licenziata alla Camera, siano tuttora valide. Pertanto, il parere è negativo anche per questa ragione.

Per quanto riguarda l'emendamento 2.10 invito il senatore Bonatesta a trasformarlo in ordine del giorno e, qualora quanto riportato nell'ordine del giorno del relatore fosse sufficiente, lo inviterei ad accettarlo.

Su tutti gli altri emendamenti esprimo parere contrario.

BONATESTA *(AN)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONATESTA *(AN)*. Signor Presidente, non ho niente in contrario a ritirare l'emendamento 2.10 e a trasformarlo in un ordine del giorno, però chiedo al relatore di approvarlo come tale, dal momento che l'articolazione è un po' complessa.

PRESIDENTE. Chiedo al relatore e al rappresentante del Governo di esprimersi al riguardo.

MENARDI, *relatore*. Sono favorevole.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G2.400 non verrà posto in votazione.

Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 2.2 è improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 2.3, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Gli emendamenti 2.4 e 2.5 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 2.7, presentato dal senatore Veraldi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.8, presentato dal senatore Kappler.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.9, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 2.11, presentato dal senatore Kappler, fino alle parole «del guidatore».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 2.11 e gli emendamenti 2.12 e 2.108.

Metto ai voti l'emendamento 2.13, presentato dal senatore Kappler.

Non è approvato.

L'emendamento 2.14 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 2.15, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti 2.16 e 2.112 sono stati ritirati.

GUBERT *(UDC)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUBERT *(UDC)*. Signor Presidente, ho detto poc'anzi che auspicavo che ci fosse una confluenza del contenuto del mio emendamento 2.112 nell'ordine del giorno del relatore. Al riguardo, vorrei avere una conferma da parte del relatore.

MENARDI, *relatore*. Questa attenzione c'è; eventualmente il senatore Gubert potrebbe trasformare l'emendamento in un ordine del giorno, da accogliere come raccomandazione, perché sostanzialmente il contenuto dell'emendamento è già recepito nell'ordine del giorno del relatore.

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 2.17 è improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 2.0.1, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.0.2.

MONTALBANO *(DS-U)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTALBANO *(DS-U)*. Signor Presidente, vorrei aggiungere soltanto qualche breve considerazione a quelle egregiamente esposte poc'anzi dal senatore Paolo Brutti sulla velocità.

Ho apprezzato la parte dell'intervento del vice ministro Tassone in cui egli ha voluto fortemente sottolineare che, nell'introdurre la patente a punti, il decreto-legge porta con sé una serie di norme che non diventano efficaci se non c'è un profondo cambiamento culturale e di comportamenti in relazione alla guida in autostrada.

Ebbene, il limite di 150 chilometri orari – lo abbiamo detto in tutte le salse, ma ci preme ribadirlo anche in questa sede – è in totale controtendenza, a nostro giudizio; infatti, non solo non è un mistero che la velocità aumenta il tasso di rischio e in tutti i Paesi europei non esiste un limite di velocità così alto, non solo l'effetto annuncio delle affermazioni al riguardo del ministro Lunardi appare abbastanza estemporaneo e non molto riflettuto, ma ci sembra anche che, attraverso il mantenimento di questo presupposto, in qualche modo si autorizzi l'automobilista a contravvenire a questa parte delle norme, mentre dovrebbe essere indotto alla prudenza e alla cautela nella guida.

Vorrei richiamare l'attenzione del relatore e del Vice Ministro su un dato: la tabella dei punti prevede che se si supera il limite di velocità di oltre 10 chilometri orari e meno di 40 chilometri orari, vengono detratti all'automobilista soltanto due punti. In Italia l'attribuzione è di 20 punti (a differenza di altri Paesi europei, dove i punti sono 12; c'è quindi un monte punteggio abbastanza adeguato) e si consente, oltre il normale limite di 130 chilometri orari sulle autostrade, di andare a 150 chilometri orari in alcune autostrade.

Aggiungiamo che l'automobilista che contravviene, senza subire una pena adeguata, si vede decurtare solo due punti: infatti, fino a 189 chilometri orari gli vengono detratti dalla patente due punti, mentre già a 190 o a 191 chilometri orari i punti detratti sarebbero 10.

Allora, il dare e l'avere entrano in questo caso nel calcolo dell'automobilista spericolato che ha propensione a superare abbondantemente i limiti di velocità; nella tabella ci sono invece detrazioni di punti che condividiamo.

Ecco perché, a nostro giudizio, si va in totale controtendenza. Se il Vice Ministro afferma di essere per la tolleranza zero, auspicherei che ci dicesse anche che la tolleranza zero comprende il concetto fondamentale dei limiti di velocità, che non possono essere dilatati oltre i già previsti 130 chilometri orari. *(Applausi dal Gruppo DS-U).*

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.0.2, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, vorrei approfittare della presenza del vice ministro Tassone per chiedere un chiarimento.

All'articolo 2 si prevede che: «A decorrere dal 1º 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 questa norma, i maggiorenni devono avere il certificato di idoneità. Successivamente, si dice che i minorenni che guidino un ciclomotore senza certificato di idoneità sono assoggettati ad una sanzione amministrativa. Naturalmente, se le cose restano così, i maggiorenni che, senza avere la patente, guidano i ciclomotori in mancanza di certificato di idoneità non sarebbero assoggettati ad alcuna sanzione, perché è specificato che si tratta solo di minorenni.

Qui la modifica della norma si riferisce alla condizione precedente, quando erano i minorenni a dover avere il certificato di idoneità. Estendendola ai maggiorenni, occorre estendere loro anche la sanzione amministrativa.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questa parte del provvedimento, come approvato dalla Camera, che il senatore Brutti Paolo ha sottoposto alla nostra attenzione presenta alcune disfun-

zioni proprio per problemi di coordinamento che abbiamo tentato tutti assieme di mettere insieme e sanare attraverso un ordine del giorno, al fine di evitare il ritorno del provvedimento ed il suo traghettamento tra il Senato e la Camera.

Devo ringraziare il senatore Brutti Paolo per averlo rilevato. Posso assicurarlo che ciò era stato già rilevato anche da noi e che abbiamo trovato una soluzione di comune accordo con l'ausilio degli Uffici della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli emendamenti e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 3 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, illustro l'emendamento 3.1.

Non sono contrario pregiudizialmente all'innalzamento della velocità, specialmente su alcune tratte autostradali che il Vice ministro ha voluto indicare, con determinate caratteristiche. Visto, però, che questo serve a garantire un minimo di sicurezza in più, ho proposto di aggiungere i tratti di autostrada a tre corsie, non solo quando le condizioni meteo lo consentano, non solo dove non ci sia un'alta incidentalità, ma anche dove siano state realizzate le coperture con asfalto drenante e almeno con i *guard-rail* a tripla onda.

È una proposta minimale di fronte ad una questione che genera confusione negli italiani; infatti, sapere quali sono i tratti dove si può andare a 150 chilometri orari e quali quelli dove si può andare a 130 chilometri orari è un'impresa. Non credo che le concessionarie delle autostrade alzeranno i limiti di velocità, perché non si assumeranno mai una tale responsabilità; anzi hanno sempre teso a ridurre i limiti, più che ad innalzarli. Se però volete dare questa opportunità, almeno fatelo su tratti di strada assolutamente sicuri, muniti anche di *guard-rail* a tripla onda e di asfalto drenante.

MORSELLI *(AN)*. Signor Vice ministro, onorevole relatore, il comma 11 dell'articolo 3 prevede l'esenzione dall'uso del casco protettivo per alcune specie di motocicli. Ritengo sia stata una dimenticanza. Siamo infatti tutti più che mai favorevoli all'uso del casco protettivo; vi sono però veicoli a tre o a quattro ruote che vanno ad una velocità tra i 20 e i 25 chilometri orari, che sono da considerare alla stregua di biciclette con pedalata assistita.

Vi sono, infatti, polizie municipali, come quella di Firenze, che usano per i microspostamenti nel centro cittadino questi piccoli veicoli, che non superano i 20 chilometri orari.

La Svizzera e la Germania hanno già predisposto una normativa in questa direzione; quindi, mi sembra che il normale buon senso possa far sì che vengano introdotte norme analoghe a quelle presenti in molte parti d'Europa.

Si tratta di estendere l'esenzione dall'uso del casco protettivo per questi veicoli, che beneficerebbero di una esenzione ma che attestano un utilizzo più che mai urbano, microurbano, per piccoli spostamenti.

Chiedo se al riguardo il Governo è disponibile ad accogliere un ordine del giorno come raccomandazione.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, con l'emendamento si 3.50 intende affrontare un problema di grande rilevanza e di particolare delicatezza per gli elevatissimi costi sociali e materiali che comporta per la collettività. Mi riferisco al mancato rispetto dell'obbligo dell'uso del casco protettivo da parte di minorenni alla guida di veicoli a due ruote.

La soluzione individuata con l'emendamento punta a dare diverso e specifico rilievo alla violazione commessa da un conducente minorenne. In particolare, si è ritenuto di apportare una modifica al codice della strada nella parte in cui esso prevede l'apparato sanzionatorio. La disposizione interessata è quella prevista dall'articolo 171, comma 3, del decreto legislativo n. 285 del 1992, che stabilisce, per il mancato utilizzo del casco, l'irrogazione di una sanzione pecuniaria unitamente al fermo amministrativo del veicolo per un periodo di trenta giorni.

La modifica del codice della strada che stiamo discutendo con il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 151, vice ministro Tassone, ha per un verso inasprito le sanzioni pecuniarie e per altro verso ha eliminato ogni differenziazione del regime sanzionatorio fra conducenti maggiorenni e minorenni.

L'emendamento 3.50 si propone di riequilibrare tale situazione e, soprattutto, di rendere più efficace e sostanziale il valore educativo e deterrente della sanzione nei confronti di ragazzi che ancora si sottraggono all'obbligo del casco.

A tal fine – questa è la proposta emendativa – si unisce alla sanzione del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di trenta giorni uno spostamento in avanti di sei mesi del limite anagrafico per il conseguimento della patente di guida di tipo B, incrementabile di ulteriori tre mesi per ogni reiterazione della stessa violazione.

In tal modo, si incide concretamente su una delle aspettative più significative per i ragazzi minorenni, cioè il conseguimento della patente di guida al raggiungimento della maggiore età.

L'effetto dissuasivo della prospettiva di uno spostamento di tale traguardo può dimostrarsi molto più convincente sia della sanzione pecuniaria, gravante soltanto sulla famiglia, sia del fermo amministrativo, che può essere a sua volta violato o semplicemente aggirato ricorrendo ad un altro ciclomotore, magari di un amico o di un parente.

Mi rendo perfettamente conto del fatto che richiedendo l'approvazione di questo emendamento si inciderebbe sui tempi di conversione del decreto-legge in esame che, comunque, ha prodotto effetti importanti. Per questo motivo, signor Presidente, dopo una consultazione con il Vice ministro e con il relatore, intendo ritirare l'emendamento 3.50 e trasfor-

marlo in un ordine del giorno che non vanifichi la portata innovativa della mia proposta.

Chiedo, pertanto, al relatore ed al rappresentante del Governo di valutare la possibilità di accogliere l'ordine del giorno che invita il Governo a considerare in un prossimo provvedimento anche questo tipo di proposta.

PEDRAZZINI *(LP)*. Signor Presidente, l'emendamento 3.52 intende inserire una tolleranza, a mio avviso necessaria, relativa ai tempi di pausa o di riposo dalla guida.

Il codice della strada, infatti, stabilisce il numero di ore tollerabili di guida e le ore di pausa. Come tutti sanno, però, difficilmente una linea teorica, quella che fissa tempi ben precisi, corrisponde a quanto realmente accade sulle strade.

Nell'ambito del trasporto merci, ad esempio, gli autisti solitamente predispongono un programma di viaggio. Accettare una tolleranza nei tempi di guida o di riposo – l'emendamento propone centoventi minuti – può consentire all'autista di raggiungere il proprio punto di destinazione, che può essere anche il punto di ristoro dove intende fermarsi.

L'emendamento 3.52 intende appunto indicare questa tolleranza che ritengo sia accettabile in quanto rientra nella logica di comprendere le problematiche stradali. Infatti, si può programmare di viaggiare un'ora, ma può anche accadere che questo tempo sia dilatato o ristretto.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti e l'ordine del giorno si intendono illustrati.

L'emendamento 3.50 è stato ritirato e trasformato nell'ordine del giorno G3.200.

Invito il relatore a pronunciarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

Per quanto riguarda l'emendamento 3.38, ribadisco l'invito a trasformarlo in un ordine del giorno, che potrebbe essere accolto come raccomandazione.

Sull'ordine del giorno G3.200, derivante dalla trasformazione dell'emendamento 3.50 del senatore Manzione, esprimo parere favorevole, a condizione che, nel dispositivo, la parola «necessità» sia sostituita dalla parola «possibilità». Pertanto, il dispositivo dell'ordine del giorno risulterebbe formulato nel seguente modo: «impegna il Governo a valutare la possibilità di inserire in un prossimo provvedimento di urgenza la previsione delle suddette sanzioni».

Per quanto riguarda l'emendamento 3.52 del senatore Pedrazzini, simile al 3.53, presentato dal senatore Kappler, il contenuto è già compreso nell'ordine del giorno del relatore.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Manzione se concorda con la modifica proposta dal relatore all'ordine del giorno G3.200.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Sì, Signor Presidente, sono d'accordo.

PRESIDENTE. Il senatore Morselli conviene sulla trasformazione in un ordine del giorno dell'emendamento 3.38?

MORSELLI *(AN)*. Sì, Signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Gli emendamenti 3.2, 3.3 e 3.4 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 3.104, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 3.5 a 3.13 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 3.115, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 3.14 a 3.19 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 3.121, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 3.20 a 3.24 sono stati ritirati.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 3.128, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori, fino alle parole «*con le seguenti*».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 3.128 e l'emendamento 3.25.

Metto ai voti l'emendamento 3.26, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.27, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.29, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.31, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.32, presentato dalla senatrice Thaler Ausserhofer e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.33, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Gli emendamenti 3.34, 3.35 e 3.36 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 3.139, presentato dal senatore Bobbio Luigi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.37, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

L'ordine del giorno G3.500, derivante dalla trasformazione dell'emendamento 3.38, è stato accolto come raccomandazione. Poiché il presentatore non insiste per la votazione, non sarà posto ai voti.

Gli emendamenti da 3.39 a 3.49 sono stati ritirati.

Anche l'emendamento 3.51 è stato ritirato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 3.52, presentato dal senatore Pedrazzini, fino alla parola «raddoppiate».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 3.52 e l'emendamento 3.53.

Gli emendamenti da 3.54 a 3.60 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 3.61, presentato dalla senatrice Thaler Ausserhofer e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.62, presentato dalla senatrice Thaler Ausserhofer e da altri senatori.

Non è approvato.

L'emendamento 3.63 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 3.64, presentato dai senatori Kappler e Consolo.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 3.65 a 3.70 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 3.71, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.72, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.73, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

L'emendamento 3.74 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 3.75, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.75-*bis*, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.76, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Poiché il presentatore non insiste per la votazione, l'ordine del giorno G3.100 non sarà posto ai voti.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, il Governo deve ancora esprimere il parere sugli ordini del giorno presentati.

PRESIDENTE. Mi aveva comunicato preventivamente che il suo parere era contrario; tuttavia, se intende integrarlo ne ha facoltà.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, abbiamo espresso parere contrario su tutti gli emendamenti e alcuni senatori si sono dichiarati disponibili a ritirare i propri emendamenti e a trasformarli in ordini del giorno.

Sono d'accordo con il relatore sia per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Morselli, sia per quanto riguarda l'ordine del giorno del senatore Manzione, al quale voglio dire che il tema è complesso. L'ordine del giorno può essere accolto come raccomandazione perché la materia deve essere esaminata in termini comparati nell'ambito di una riforma complessiva del codice della strada. Sull'ordine del giorno G3.100 del senatore Pedrazzini mi sono già espresso.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno G3.200 (testo 2) è stato dunque accolto come raccomandazione. Poiché il presentatore non insiste per la votazione, non sarà posto ai voti.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 4, che invito i presentatori ad illustrare.

BONFIETTI *(DS-U)*. Signor Presidente, il capoverso 3 del comma 1-*septies* stabilisce che, in caso di violazione del codice della strada, rilevata dalle forze dell'ordine o dalla polizia municipale, il ricorso al giudice di pace è possibile soltanto con il versamento di una somma che a noi pare eccessivamente elevata. Il senso dell'emendamento 4.7, volto alla soppressione di questo capoverso, è dunque di eliminare questa forma di totale disincentivazione, che lede ingiustamente il diritto del cittadino a ricorrere al giudice di pace. L'emendamento 4.8 propone quanto meno di limitare l'ammontare della somma da versare.

So bene che gli emendamenti, in virtù di un accordo che sembra funzionare, saranno tutti respinti; preannuncio la mia disponibilità a ritirare i due emendamenti, qualora sia accolto l'ordine del giorno G4.101, che affronta le stesse questioni.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, gli emendamenti 4.4 e 4.6 che ho presentato insieme ai colleghi Veraldi e Cavallaro prevedono rispettivamente la soppressione, al comma 1, della lettera c-*bis)* e, al comma 1-*septies*, del capoverso 3.

L'emendamento 4.4 riguarda le cosiddette auto blu. Il comma che vorremmo sopprimere prevede che, nel caso di accertamento di alcune violazioni, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando il veicolo risulta intestato ad un soggetto pubblico istituzionale, l'ufficio competente interrompa la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento, al fine di sapere, tramite il responsabile dell'ufficio, chi fosse alla guida.

Signor Vice ministro, non sappiamo a cosa si riferisce la definizione «soggetto pubblico istituzionale»; se all'assessore, al sindaco, al Ministro, agli uffici; sarebbe quindi opportuno specificarla. Infatti, nel caso in cui sia accertato che il soggetto alla guida godeva della esclusione della responsabilità, la norma prevede che si proceda alla archiviazione della procedura sanzionatoria.

È come se si chiedesse ad un imprecisato soggetto pubblico di attestare se il conducente di un veicolo di proprietà di un ente pubblico, al

quale è stata contestata una violazione, esercitava la guida per un motivo imputabile all'ente pubblico, perché in presenza di questa esimente, la sanzione non opera più e si procede all'archiviazione.

Proprio per l'assoluta genericità del soggetto pubblico istituzionale e proprio perché si concede una forma di impunità che non è riconducibile in maniera ferrea ad un soggetto terzo, se l'accertamento dell'operatività della discriminante, dell'esercizio di un diritto o quant'altro, fosse fatto da un soggetto terzo non vi sarebbe alcun problema, trattandosi di una previsione già contenuta in molte norme; ma quando è lo stesso soggetto proprietario che compie la valutazione della operatività della discriminante, occorre tenere presente che nessun soggetto pubblico avrà la volontà di dichiarare che il conducente non esercitava in quel momento una pubblica funzione. La norma, dunque, è costruita in maniera tale da determinare una serie di problemi. Qualora l'emendamento non sia accolto, mi riservo di presentare un ordine del giorno sull'argomento.

L'emendamento 4.6 si riferisce all'introduzione dell'odioso principio del *solve et repete* che più volte la Corte costituzionale ha dichiarato assolutamente incompatibile con i canoni costituzionali. Mi permetto di ricordare la sentenza n. 24 del 1961 con la quale la Corte ha dichiarato l'illegittimità del *solve et repete*, previsto in quel caso da una norma di carattere finanziario, proprio perché viola l'articolo 24 della Costituzione che sancisce il diritto di agire in giudizio per la tutela dei propri interessi.

Con una norma che prevede, a pena di inammissibilità del ricorso, il deposito di una somma pari alla metà del massimo della sanzione, poniamo in condizione le persone abbienti, le persone ricche di tutelare i propri diritti ricorrendo davanti al giudice di pace, mentre coloro i quali non sono in condizione di depositare quella somma non potranno esercitare un diritto costituzionalmente garantito *ex* articolo 24. Anche questa mi sembra in prospettiva una anomalia da correggere.

Mi aspetto che il relatore e il rappresentante del Governo possano valutare l'ipotesi di inserire tale questione nell'ordine del giorno che prevede a futura memoria una serie di correzioni che verranno adottate in altra sede.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

Invito i colleghi a trasformare gli impegni degli ordini del giorno in raccomandazioni. Quanto alle restanti questioni, ne terremo conto nell'ordine del giorno del relatore.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.2, presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.3, identico all'emendamento 4.4.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, sono disposto a ritirare l'emendamento 4.4 sulle auto blu, purché il relatore garantisca che si valuterà, con un ordine del giorno, la possibilità di rivedere questa normativa confusa e pericolosa.

PRESIDENTE. Chiedo al relatore se offre questa garanzia.

MENARDI, *relatore*. Della questione si può fare cenno in un ordine del giorno che presenterò; siccome la materia è molto complessa, non credo che potremo entrare nello specifico. Il senatore Manzione deve accontentarsi di tale considerazione; diversamente, il parere è contrario.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANZIONE *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, ritengo a questo punto preferibile che l'emendamento venga valutato ed eventualmente bocciato dall'Aula, perché una mera menzione non risolve il problema. Quindi, signor Presidente, non accetto la proposta e chiedo che l'emendamento venga messo ai voti.

MORO *(LP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO *(LP)*. Non vorrei che, a forza di invitare il relatore a predisporre gli ordini del giorno, ci si trovasse di fronte, alla fine, ad un nuovo testo costituito da un ordine del giorno onnicomprensivo.

È chiaro che la materia che stiamo trattando è interessantissima, fondamentale. L'*iter* alla Camera è servito per un certo verso a migliorare il provvedimento. Ci stiamo accorgendo che troppe cose sono ancora da ve-

rificare e sistemare. Ne è testimonianza il continuo invito da parte del relatore e del Governo a trasformare in ordine del giorno tutti gli emendamenti, che sono di merito, hanno fondamento non hanno fini ostruzionistici o dilatori; sono stati attentamente valutati e mi pare – vista anche la propensione all'accettazione di raccomandazioni e di ordini del giorno – che abbiano una loro logica.

Mi chiedo a questo punto, signor Presidente, se non sia il caso di approvare qualche emendamento. Il tempo c'è, anche per un ulteriore passaggio del provvedimento alla Camera. Chiedo, infine, di verificare prima di questa votazione il numero legale.

PRESIDENTE. Il relatore, per la verità, ha già manifestato il proposito di non trasformare l'ordine del giorno in un testo *omnibus* che includa tutto; altrimenti ne verrebbe fuori tutta altra cosa.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei dire al senatore Manzione che il problema da lui sollevato anche in sede di eccezione di costituzionalità l'altro giorno è stato valutato da parte del Governo.

I controlli si possono fare anche con una previsione legislativa e attraverso una sollecitazione da parte del Parlamento affinché il Governo e l'amministrazione competente si servano di un principio, quello dell'autocontrollo a tutti i livelli, già passato nelle Aule parlamentari. Però, il senatore Manzione pone un problema certamente serio e in termini efficaci e non propagandistici, non c'è dubbio.

Dal momento che non si tratta di un fatto propagandistico e siccome nessuno di noi vuol far decadere il decreto, perché approvare anche un solo emendamento porterebbe a questo, voglio far presente che esiste un problema di controllo che io stesso recepisco. Do a quest'Aula la garanzia che il Governo farà, per quanto di sua competenza, un controllo; l'autocontrollo è un principio sancito per le Regioni, per i Comuni, per le Province, per tutti. Al di là di questo, è propaganda. Siccome nessuno vuol fare propaganda, tutti ci atterremo ad un principio da seguire. *(Applausi dai Gruppi FI e UDC e del senatore Salzano).*

MORO *(LP)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO *(LP)*. Signor Presidente, mi era sembrato che fossimo in fase di votazione e che il Governo non avesse espresso l'intenzione di interve-

nire. Lo puntualizzo perché vorrei che si procedesse immediatamente alla verifica del numero legale e alla successiva votazione dell'emendamento.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione dei disegni di legge nn. 2422, 1033, 1376, 2127 e 2360

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.3, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori, identico all'emendamento 4.4 presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.101, presentato dal senatore Chirilli, sostanzialmente identico all'emendamento 4.5, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.6, presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Per quanto riguarda gli emendamenti 4.7 e 4.8, la senatrice Bonfietti ha fatto un rinvio agli ordini del giorno G4.100 e G4.101. Mi pareva però di avere inteso che tali ordini del giorno non fossero stati accolti. Ho compreso bene, onorevole Vice ministro?

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, signor Presidente, il Governo non li ha accolti.

PRESIDENTE. Procederemo quindi alla votazione dei due emendamenti.

Metto ai voti l'emendamento 4.7, presentato dai senatori Bonfietti e Brutti Paolo.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.8, presentato dai senatori Bonfietti e Brutti Paolo.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.10, presentato dal senatore Pedrini.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.11, presentato dal senatore Fabris, identico all'emendamento 4.12, presentato dal senatore Pedrini.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, gli emendamenti 4.13 e 4.106 sono improcedibili.

Metto ai voti l'emendamento 4.14, presentato dal senatore Pedrini.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 4.15 è improcedibile.

Passiamo all'ordine del giorno G4.100.

BONFIETTI *(DS-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONFIETTI *(DS-U)*. Signor Presidente, avevo capito, con riferimento ai due ordini del giorno G4.100 e G4.101, che il relatore intendeva potessero essere accolti come raccomandazione, e non, quindi, che ci fosse un giudizio negativo. Possiamo ora chiarire la questione.

Vorrei però vorrei, se possibile, illustrare quanto meno l'ordine del giorno G4.100, nella speranza di indurre a modificare il parere non il Governo, ma il relatore e l'Aula, perché di questo ordine del giorno mi pare non sia mai stata fatta parola.

PRESIDENTE. Mi scusi, senatrice Bonfietti, ma a suo tempo le avevo chiesto di illustrare gli ordini del giorno. L'illustrazione attiene ad una fase precedente, e non può essere fatta adesso. D'altra parte, ho reiterato al Governo pochi istanti fa la domanda se vi era consenso sugli ordini del giorno, e mi è stato risposto di no.

BONFIETTI *(DS-U)*. Evidentemente c'è stata un'incomprensione: nell'illustrare i miei emendamenti all'articolo 4, ho detto che mi riservavo di illustrare in un secondo momento gli ordini del giorno.

PRESIDENTE. Senatrice Bonfietti, lei non può illustrare gli ordini del giorno in fase di votazione. Perciò posso darle la parola per dichiarazione di voto.

BONFIETTI *(DS-U)*. La ringrazio, signor Presidente. Mi limiterò a due considerazioni.

Ritengo importante l'accoglimento dell'ordine del giorno G4.100 e quindi lo chiedo ancora. Non possiamo infatti dimenticare quanto si era deciso nella scorsa legislatura, con la legge 28 agosto 2000, n. 274, cosiddetta di depenalizzazione. Ero in Commissione giustizia e ricordo bene le battaglie che l'allora opposizione fece per aggiungere, semmai, molti reati a quelli da depenalizzare; e la competenza per i reati di mancata osservazione delle norme del codice della strada era stata attribuita al giudice di pace anche nel caso di conduzione di veicolo in stato di ebbrezza.

Dunque, vedere, in questo disegno di legge, tale competenza restituita al giudice ordinario mi fa veramente specie, poiché, oltre a intasare nuovamente i tribunali, togliamo al giudice di pace una competenza che gli era stata attribuita tre anni fa. La discussione fu lunga e molto interessante; non credo non si possa, nel giro di poco tempo, cambiare idea.

Chiedo allora che quest'ordine del giorno venga accolto, perché mi sembra assolutamente importante; o che almeno sia accolto come raccomandazione. Mi pare infatti di capire – come diceva poco fa il collega Moro – che si dovrà pure porre mano nel brevissimo periodo... *(Brusìo in Aula. Richiami del Presidente).*

PRESIDENTE. Colleghi, c'è troppo brusìo in Aula; troppo! Anche il relatore ha difficoltà ad ascoltare e a dare delle risposte.

BONFIETTI *(DS-U)*. Si dovrà porre mano ad una normativa – dicevo – per l'enorme quantità di ordini del giorno accolti, compreso quello che si accinge a presentare il relatore.

Credo allora che quest'ordine del giorno dovrebbe essere accolto quanto meno come raccomandazione, anche se sarebbe auspicabile che fosse accolto appieno dall'Aula, affinché si possa davvero ritornare alla situazione precedente, che vedere la competenza in capo al giudice di pace per questo tipo di reati.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Vuole già parlare il Governo? Ne ha facoltà.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, senatrice Bonfietti, il Governo non ha nessun problema nel valutare attentamente questa sua sollecitazione, che è stata oggetto, per dire la verità, di esame. *(Brusìo in Aula. Richiami del Presidente)*. Mi sono abituato anche al Senato, signor Presidente; anche in questa Camera bisogna essere molto attrezzati per poter fronteggiare non soltanto gli argomenti, ma ovviamente la vivacità dei colleghi. Credo che ognuno di noi si faccia esperienze «in mare aperto».

PRESIDENTE. Ho richiamato più volte i colleghi per tutta la mattina, ma sono impazienti.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non c'è dubbio; peraltro, la pazienza è molta anche da parte mia.

PRESIDENTE. Ritualità per ritualità, sull'ipotesi di accoglimento come raccomandazione dell'ordine del giorno avremmo dovuto sentire prima il relatore e poi il Governo. Invece il Governo mi ha chiesto di intervenire prima e io l'ho fatto parlare.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, non stavo valutando l'ordine del giorno; il parere su di esso era una conseguenza. Stavo facendo un intervento di altro tipo; dopo questo intervento, se vuole può ritornare alla ritualità con l'intervento del relatore, poi riprenderò io la parola.

Senatrice Bonfietti, il problema, che abbiamo affrontato alla Camera e poi risolto in un certo modo, non è quello di un intasamento solo presso il giudice ordinario (perché l'intasamento è prevedibile anche presso il giudice di pace). Circa la questione che lei mi pone, una volta espresso il parere del relatore, come giustamente mi faceva presente il signor Presidente, se il relatore stesso è d'accordo ad accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione, lo accoglierò come tale, per una rivisitazione generale della materia dopo la prima sperimentazione della nuova normativa; alla luce delle risultanze, potremo rivedere i problemi che lei, senatrice Bonfietti, sottopone in questo momento alla nostra attenzione. Non rifiuto la sua sollecitazione.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del Governo.

PRESIDENTE. Domando alla senatrice Bonfietti se è d'accordo sull'accoglimento degli ordini del giorno come raccomandazione o se insiste per la votazione.

BONFIETTI *(DS-U)*. Sono d'accordo, signor Presidente. Spero che ciò valga anche per l'ordine del giorno G4.101, che riprende l'argomento

degli emendamenti: credo ci sia motivo di accogliere anch'esso come raccomandazione. *(Cenni di assenso del vice ministro Tassone).*

PRESIDENTE. Pertanto, gli ordini del giorno G4.100 e G4.101 non saranno posti in votazione.

Metto ai voti l'emendamento 4.0.8, presentato dal senatore Giovanelli.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

SALERNO *(AN)*. Signor Presidente, richiamo l'attenzione dell'Aula sui recenti fatti di cronaca, che purtroppo si ripetono molto spesso, di persone che perdono la vita investite da automobilisti ubriachi, i quali, oltre a causare la morte di innocenti, non prestano loro nemmeno soccorso.

Vorrei che l'Aula si sensibilizzasse a questa problematica, giacché molto spesso gli autori di questi fatti, che considero omicidi, non fanno nemmeno un giorno di carcere. Ebbene, vorrei che, nel caso di guida in stato di ebbrezza, oltre ad essere prevista un'aggravante della pena nel caso in cui si procuri la morte dell'investito, venga applicata la sanzione di cui all'articolo 575 del codice penale, relativo all'omicidio volontario. Signor Presidente, non si tratta di una norma populistica o forcaiola, perché ritengo che chi monta in macchina in stato di ebbrezza sia assolutamente consapevole di ciò che può causare.

Pertanto, chiedo all'Aula di approvare questo emendamento, che disciplina specificamente questi casi di morte e che assimila questo tipo di reato a quelli previsti dall'articolo 575 del codice penale.

Siamo stanchi di vedere questi omicidi: l'ultimo caso è quello di Latina. Due ragazzi di diciassette anni sono stati uccisi da un'automobilista ubriaco che poi è fuggito senza prestare soccorso, che probabilmente con questa regolamentazione non farà nemmeno un giorno di carcere. Vogliamo che questa fattispecie sia assimilata a quella del reato di omicidio di cui all'articolo 575 del codice penale. Quindi, ferme restando le ipotesi di omicidio colposo in stato normale di guida, rientrerebbe nella fattispecie di cui all'articolo 575 del codice penale il caso in cui l'omicidio sia compiuto da un'automobilista in stato di ubriachezza.

L'emendamento pertanto prefigura una norma di responsabilità e di severità. *(Applausi del senatore Consolo).*

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, mi trovo in sintonia con quanto appena dichiarato dal senatore Salerno. Infatti chiedo, attraverso le mie proposte modificative, l'inasprimento delle pene.

Bisogna prendere atto delle esperienze recenti di altri Paesi, come ad esempio la Francia, che in un anno ha ridotto del 18,5 per cento i morti sulle proprie strade, risparmiando 1.400 vite umane, solo perché accanto

alla prevenzione e all'educazione stradale è stata posta in essere una severa e continua opera di repressione e di controllo.

Le mie proposte emendative prevedono che, accanto alle misure di inasprimento delle pene, come proposte dal collega Salerno, siano previsti altri tipi di sanzioni e pene alternative, che vanno dal sequestro immediato del veicolo all'arresto immediato. Non si tratta di fare la «faccia truce», ma solo di prendere atto che occorre invertire una tendenza che vede il nostro Paese allontanarsi dall'Europa quanto al numero di morti sulle strade, che sono oltre 9.000 l'anno. Sono questi i dati reali, non quelli che l'ISTAT non comunica mai.

Al riguardo, ricordo che il Parlamento si rifà ancora alla relazione del 2001 per quanto riguarda il grado di incidentalità stradale. Credo sia giunto anche in Italia il momento di agire con il pugno di ferro e di inasprire pesantemente le pene, dato che questo si è rivelato l'unico modo per ridurre la mortalità e l'incidentalità. Francia, Regno Unito e Germania dimostrano che ciò è possibile anche in tempi brevi.

PRESIDENTE. Il restante emendamento si intende illustrato.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, mi sia consentita innanzitutto una considerazione preliminare: non si può essere contraddittori, nel senso che da una parte si chiede l'inasprimento delle pene e dall'altra, attraverso ordini del giorno trasformati in raccomandazioni, come è avvenuto poc'anzi, di dimezzare le ammende. Mi riferisco, in particolare, al ricorso al giudice di pace.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Chiarisco che non erano i miei emendamenti.

MENARDI, *relatore*. Assolutamente, non erano del senatore Fabris.

Il parere comunque è contrario.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Confermo il parere contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.1, presentato dal senatore Salerno.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.2, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.3, presentato dai senatori Bonfietti e Brutti Paolo.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 5.4, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 6 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

SALERNO *(AN)*. Signor Presidente, l'emendamento 6.1 è analogo al precedente, soltanto che in questo caso si fa riferimento a incidenti che provochino la morte di una o più persone causati da guidatori sotto l'effetto di psicofarmaci. È chiaro, chi si mette alla guida di un autoveicolo sotto l'effetto di alcool o droghe è comunque responsabile e consapevole di ciò che può accadere.

Chiedo pertanto che l'Aula adotti una norma di severità tenendo conto delle responsabilità di questa verso altre.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. L'emendamento 6.2 ha le stesse motivazioni già illustrate in riferimento ai miei emendamenti all'articolo 5.

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere contrario su entrambi gli ememdamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6.1, presentato dal senatore Salerno.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 6.2, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 6-*bis* del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, l'emendamento 6-*ter*.1, di contenuto identico all'emendamento 6-*ter*.0.102, di cui anticipo l'illustrazione, tende ad incrementare le misure di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada.

Ho già detto, intervenendo nella discussione generale, che l'importante e positiva introduzione della patente a punti funzionerà in modo stabile non soltanto se i cittadini ne comprenderanno pienamente la valenza e tenderanno quindi, per autodisciplina, a rispettarla, ma se verrà attuato

sulle strade un piano di controllo vero, autentico, che i cittadini possano percepire diverso rispetto al passato, di modo che la patente a punti sia davvero un deterrente stabile nel nostro Paese.

Se a fronte di tanti annunci di un decreto-legge che, a ridosso dell'esodo estivo, ha introdotto questo importante strumento i cittadini nelle prossime settimane e nei prossimi mesi non verificheranno sulle strade un sistema di controllo adeguato, l'effetto positivo dell'introduzione della patente a punti, che già abbiamo sperimentato nelle ultime settimane, tenderà a svanire.

Per queste ragioni, con questi due emendamenti propongo un piano straordinario con adeguata copertura finanziaria. Sono perfettamente consapevole delle condizioni quasi impossibili nelle quali siamo, purtroppo, chiamati a lavorare, ma ritengo questo un punto molto qualificante. Tutti i sistemi sanzionatori funzionano se hanno un adeguato sistema di controllo; altrimenti, non funzionano e il numero dei morti tornerà a salire sulle strade.

Ovviamente, sono disponibile a ritirare questi emendamenti e a trasformarli in ordini del giorno, eliminando così la parte nella copertura finanziaria, perché credo che il Governo si debba pienamente impegnare al riguardo; altrimenti, la patente a punti diventerà un altro strumento positivo, ma inutile ai fini della sicurezza stradale e della riduzione dell'incidentalità.

PRESIDENTE. Ricordo che il tempo assegnato al Gruppo dei Verdi è quasi esaurito.

DONATI *(Verdi-U)*. Presidente, quello assegnato all'Udeur è finito già dall'inizio della mattinata.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6-*bis*.1, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori, sostanzialmente identico all'emendamento 6-*bis*.2, presentato dal senatore Veraldi e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 6-*bis*.3, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 6-*ter* del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, vorrei chiedere al relatore ed al Governo se almeno la rubrica dell'emendamento 6-*ter*.0.5 – ovvero il servizio e soggetti ausiliari di polizia stradale – potesse essere richiamata nell'ordine del giorno del relatore, in maniera tale che, quando torneremo sull'argomento a settembre, anche questo aspetto possa essere trattato in sede di riesame del codice della strada.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, l'emendamento 6-*ter*.0.4 fa riferimento alla necessità di rendere effettiva la possibilità di assicurare, anche per le cosiddette *minicar*, che si possono guidare senza patente in questo Paese, gli stessi controlli di sicurezza che si fanno sulle auto normali.

Le *minicar* girano nelle nostre città senza essere state sottoposte a prove – ne abbiamo già discusso con il Vice ministro – che ne attestino la effettiva sicurezza. Già a quattordici anni, senza patente, si possono guidare questi veicoli omologati per due passeggeri; credo che ciò possa essere di grandissima pericolosità.

Ho già chiesto al Governo di intervenire, nel rispetto delle norme comunitarie. Lo si può fare, perché abbiamo sei mesi di tempo per proibirne anche la vendita. So che l'emendamento verrà bocciato, ma mi rivolgo nuovamente al Governo perché la Motorizzazione verifichi meglio la sicurezza di questi veicoli.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti, ma accolgo la richiesta formulata dal senatore Brutti Paolo.

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, gli emendamenti 6-*ter*.0.5, 6-*ter*.0.3 e 6-*ter*.0.6 sono improcedibili.

Metto ai voti l'emendamento 6-*ter*.0.1, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, identico all'emendamento 6-*ter*.0.2, presentato dal senatore Veraldi.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 6-*ter*.0.102 è improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 6-*ter*.0.4, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 7 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, illustro l'emendamento 7.12.

La richiesta è volta a sopprimere la lettera *b)* del comma 3. In realtà, si tratta di specificare che, nel caso in cui non sia stato identificato il conducente responsabile della violazione, che la norma non può interpretarsi nel senso di imputare la sottrazione dei punti al proprietario del veicolo, salvo che lo stesso non comunichi, entro trenta giorni, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione. Per come è formulato il testo, viene fatto carico al proprietario del veicolo di trasmettere la notizia, mentre le parole «a carico» dovrebbero significare che a ciò deve provvedere il conducente del veicolo.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, con l'emendamento 7.23 si chiarisce che i corsi di recupero possono essere effettuati anche dai Comuni.

Vorrei ricordare che su questo decreto-legge pende ancora l'incognita che il meccanismo di recupero attraverso i corsi non è stato ancora chiarito e non viene chiarito dal provvedimento. Il Ministro, come abbiamo appreso dai giornali, predisporrà un apposito provvedimento.

Chiedo, in particolare, al relatore di introdurre tale opportunità nell'ordine del giorno G106, che sembra raccogliere molti rilievi su cui siamo tutti d'accordo, ma che non possono essere inseriti nel provvedimento.

L'emendamento 7.124 intende eliminare la facoltà per i concessionari autostradali di aumentare il limite di velocità su autostrade a tre corsie a 150 chilometri orari. Nella discussione di ieri ho già spiegato che questo è un messaggio fortemente contraddittorio per i cittadini: mentre si introduce la patente a punti, si mantiene la facoltà di elevare i limiti di velocità sulle autostrade. In questo modo non si offre un adeguato segnale che ha un valore pratico e simbolico ai fini della sicurezza.

ULIVI *(AN)*. Signor Presidente, udite le dichiarazioni del Vice ministro in merito agli emendamenti, ritiro l'emendamento 7.71 e lo trasformo in un ordine del giorno, il cui testo ho già fatto pervenire alla Presidenza.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

Quanto all'emendamento 7.23, accolgo la proposta della senatrice Donati di inserire i suoi contenuti nell'ordine del giorno G106.

Aggiungo, inoltre, che il parere sull'emendamento 7.124 è contrario per le ragioni già espresse in discussione generale.

Prego, infine, il senatore Ulivi di accettare la mia proposta di trasformare l'ordine del giorno da lui presentato, che accoglie i contenuti dell'emendamento 7.71, in una raccomandazione. In tal senso, il parere è favorevole.

In ultimo, il parere è favorevole sull'emendamento 7.400 nel caso in cui venisse ritirato e trasformato in raccomandazione.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concordo con il relatore.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, anticipo che intendo ritirare gli emendamenti dal 7.29 al 7.120, che riguardano l'inasprimento delle penalità stabilite nelle tabelle previste dal nuovo sistema della patente a punti. Le finalità sono le stesse che ho indicato negli emendamenti riferiti agli articoli 5 e 6 del decreto-legge.

Prendo atto della volontà del Governo e della maggioranza di intervenire nel merito in un successivo momento. È inutile, quindi, procedere ad una serie di votazioni su emendamenti relativi alle tabelle suddette. Pertanto, li ritiro.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, la prego di confermare il ritiro dei suoi emendamenti di volta in volta nel corso della votazione perché sono sparpagliati in un tale numero di pagine che potrebbe essere difficili individuarli.

Metto ai voti l'emendamento 7.1, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.2, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 7.3 è improcedibile.

Gli emendamenti 7.4, 7.5 e 7.6 sono stati ritirati.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.7, identico agli emendamenti 7.8 e 7.9.

CICOLANI *(FI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI *(FI)*. Signor Presidente, ritiro il mio emendamento 7.9.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'emendamento 7.7, presentato dal senatore Veraldi, identico all'emendamento 7.8, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 7.10, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, fino alle parole «al massimo».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 7.10 e l'emendamento 7.11.

Metto ai voti l'emendamento 7.12, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.13, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.14, presentato dal senatore Veraldi, identico all'emendamento 7.15, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.17, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.18, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

L'emendamento 7.400 è stato trasformato nell'ordine del giorno G7.800, che è stato accolto come raccomandazione. Poiché i presentatori non insistono per la votazione, l'ordine del giorno non sarà posto ai voti.

Metto ai voti l'emendamento 7.19, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione permanente ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, gli emendamenti 7.20, 7.21, 7.22 e 7.23, tra loro identici, sono improcedibili.

L'emendamento 7.24 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 7.25, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti 7.26, 7.27, 7.28 e 7.29 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.32, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 7.30 a 7.39 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.41, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 7.42 a 7.56 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.154, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

L'emendamento 7.58 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 7.59, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 7.61 a 7.65 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.66, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Gli emendamenti 7.67 e 7.68 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.70, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

L'ordine del giorno G7.200, derivante dalla trasformazione dell'emendamento 7.71, è stato accolto come raccomandazione. Poiché il presentatore non insiste per la votazione, l'ordine del giorno non sarà posto ai voti.

Gli emendamenti da 7.69 a 7.88 sono stati ritirati.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 7.183, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori, fino alle parole «Art. 172...».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 7.183 e l'emendamento 7.89.

Gli emendamenti 7.90, 7.91 e 7.92 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.95, presentato dai senatori Kappler e Consolo.

Non è approvato.

Gli emendamenti da 7.93 a 7.201 sono stati ritirati.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 7.110, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori, fino alle parole «comma 6».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 7.110 e l'emendamento 7.109.

L'emendamento 7.112 e gli emendamenti da 7.113 a 7.120 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 7.121, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 7.122.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'emendamento 7.122 vi è ancora la sottolineatura delle pene alternative, l'affidamento ai servizi sociali e il fermo amministrativo del veicolo per un periodo di almeno tre mesi.

Queste sono le ragioni per cui non ho ritirato l'emendamento in questione e ne chiedo la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 7.122, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.123, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione permanente ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 7.132 è improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 7.131, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.130, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 7.134, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori, fino alle parole «a decorrere dal».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 7.134 e l'emendamento 7.135.

Metto ai voti l'emendamento 7.124, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.125, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.500, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.127, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 7.129, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 7.128 è improcedibile.

Passiamo all'ordine del giorno G7.100, sul quale chiedo al relatore di pronunziarsi.

MENARDI, *relatore*. Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno G7.100.

PRESIDENTE. Poiché il presentatore non insiste per la votazione, l'ordine del giorno non verrà posto in votazione.

È stata formulata una richiesta di sospensione di alcuni minuti per consentire al relatore di elaborare una stesura definitiva del suo ordine del giorno.

Nel frattempo, però, se non vi sono obiezioni, potremmo andare avanti e procedere alle dichiarazioni di voto.

GRILLO *(FI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLO *(FI)*. Signor Presidente, siamo d'accordo con la sua proposta. A noi occorrono dieci minuti soltanto.

PRESIDENTE. Senatore Grillo, vi sono molti iscritti a parlare, quindi dieci minuti ve li garantisco comunque.

GRILLO *(FI)*. Signor Presidente, desidero fare un'ulteriore precisazione, per doverosa chiarezza.

Il senatore Gubert ha presentato un ordine del giorno e poc'anzi il relatore si è impegnato ad inserirne il contenuto nell'ordine del giorno in fase di elaborazione. In realtà, poiché si tratta di materia estranea alle questioni che ci proponiamo di inserire in detto ordine del giorno, vorremmo dire al senatore Gubert che saremmo dell'avviso di accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno da lui presentato in sostituzione dell'emendamento 2.112.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno G2.700 è stato accolto dal Governo come raccomandazione. Poiché il presentatore non insiste per la votazione, non verrà posto ai voti.

Passiamo alla votazione finale.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS *(Misto-Udeur-PE)*. Signor Presidente, desidero annunciare l'astensione su questo provvedimento dovuta unicamente al fatto che siamo al terzo intervento in materia di circolazione e sicurezza stradale dall'inizio di questa legislatura. Il Governo si era già impegnato ad una riforma organica: speriamo che questa sia la volta buona.

Desidero rivendicare la positività di alcune norme introdotte da questo provvedimento, come la patente a punti, peraltro già contenute in una legge approvata dal Parlamento nel marzo del 2001. A distanza di due anni e mezzo, finalmente tali norme entrano in vigore. Siamo soddisfatti di questo, tuttavia riteniamo che un Testo unico come quello sulla circolazione e sicurezza stradale richieda una certa stabilità e che tutti ne siano a conoscenza; in sostanza, che venga finalmente messo un punto fermo.

Spero che, anche sulla scorta dei risultati positivi ottenuti con l'introduzione della patente a punti e di altre norme, il Governo finalmente vari

la riforma complessiva che ha promesso e che, anche in questa sede, il Vice ministro si è impegnato ad effettuare.

Ringrazio comunque il Vice ministro per l'attenzione e la disponibilità dimostrate, così come il relatore e la Commissione. Ritengo che, comunque, pur non avendone le condizioni, abbiamo svolto un buon lavoro anche se non siamo riusciti a modificare nella sostanza un testo che arrivava «blindato» dalla Camera.

Mi auguro che questa sia veramente l'ultima volta in cui, in questa legislatura, mettiamo mano al codice della strada e che finalmente si riesca a varare quella riforma organica già contenuta nella legge delega approvata nella precedente legislatura.

PAGLIARULO *(Misto-Com)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGLIARULO *(Misto-Com)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei ricordare che questo decreto-legge viene presentato in ritardo rispetto alla legge Bersani del marzo del 2001 la quale, come si sa, già prevedeva la patente a punti.

Noi Comunisti Italiani ci saremmo augurati che perlomeno oggi fosse stato presente il ministro Lunardi, la cui assenza è stata notata anche nel dibattito alla Camera, ma non c'è. Ciò, mi consenta, conferma la nostra opinione nei confronti del Ministro di un atteggiamento assai discutibile.

Per i Comunisti Italiani l'efficacia di questa legge va misurata in primo luogo sui suoi effetti ai fini della sicurezza stradale; sembrerebbe che essi siano, più o meno, positivi e questo è sicuramente l'aspetto più importante. I primi dati paiono incoraggiare tale riforma.

Certo, c'è il pericolo di una sorta di assuefazione, alla quale occorre rispondere con una serie di provvedimenti che consentano l'applicazione delle nuove norme in modo effettivo ed efficace.

Occorre perciò operare anche in merito al contesto relativo alla qualità della viabilità e all'attività di prevenzione e controllo da parte della polizia stradale e delle altre strutture di sicurezza.

Ma la questione principale mi sembra quella dell'attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale, anche attraverso un piano straordinario ed urgente di attuazione del codice della strada, oltre che intervenire sulla rete stradale per aumentare le condizioni di sicurezza.

I compiti della polizia stradale e degli altri addetti alla sicurezza sono del tutto sproporzionati rispetto alle attuali forze. Credo perciò che occorra al più presto, a cominciare dalla prossima finanziaria, prevedere un largo e ponderato potenziamento. Occorre più in generale arrivare a una sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale, come proposto dal collega Paolo Brutti e da altri senatori.

Molte parti del decreto lasciano però perplessi, a cominciare da una palese incongruità per i punti legati a ciascuna infrazione. Vi sono infra-

zioni palesemente meno gravi di altre che comportano la sottrazione di un numero di punti superiore.

Esprimo poi scetticismo su singoli provvedimenti, come la concreta attuazione della norma sull'uso di un giubbotto o di bretelle retroriflettenti e suscita mi pare un sorriso la modifica approvata dalla Camera relativa alla possibilità di utilizzare nei segnali di localizzazione territoriale ai confini dei Comuni lingue regionali o idiomi locali, sia pure in aggiunta alla denominazione della lingua italiana. Si tratta, come è evidente, di un favore alle opzioni localistiche di una forza politica; un favore che determinerà però ulteriore confusione nella ridda della già confusa cartellonistica stradale.

Per tutte queste ragioni, noi Comunisti Italiani dichiariamo l'astensione sulla conversione in legge del decreto-legge.

DONATI *(Verdi-U)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, intervengo per annunciare il voto di astensione del Gruppo dei Verdi. L'introduzione della patente a punti finalmente arriva a compimento dopo la legge delega del marzo 2001, votata quindi dalla precedente maggioranza e dal precedente Governo, sulla quale questo Governo ha chiesto diverse proroghe e che finalmente, in tutta fretta, in modo troppo improvvisato, viene introdotta.

Se da un lato tutto questo è positivo, perché rappresenta un deterrente concreto per indurre comportamenti virtuosi e seri sulla strada (sulla quale ogni anno muoiono più di 7.000 persone e ci sono più di 100.000 feriti: sono i numeri di una guerra), dall'altro devo però annunciare il nostro voto di astensione, che voglio motivare con due fondamentali ragioni.

La prima è che – lo ribadisco – il sistema della patente a punti, che nell'immediato ha funzionato, funzionerà in futuro solo se il sistema di controllo sulle strade, sia per i passeggeri che per il trasporto delle merci, sarà efficace; diversamente tra pochi mesi i numeri drammatici degli incidenti torneranno a salire. Sono ovviamente dispiaciuta che questo concetto non sia stato accolto all'interno del provvedimento.

La seconda ragione è che questo limite di 150 chilometri orari, che le concessionarie possono introdurre a loro discrezione sulle autostrade a tre corsie, rappresenta un messaggio fortemente contraddittorio con gli obiettivi dell'introduzione della patente a punti. Analogamente, è indispensabile un'accelerazione degli interventi infrastrutturali ai fini della sicurezza previsti dal piano nazionale della sicurezza; interventi che però il Governo non ritiene strategici, perché accelera le grandi opere ma non gli interventi infrastrutturali preliminari, quelli relativi ai punti neri, che darebbero grande sicurezza sulle strade.

Sono queste le ragioni di una rilevante contraddizione presente all'interno della maggioranza e del Governo, che da un lato introduce la patente a punti ma dall'altro lascia la possibilità di introdurre limiti di 150 chilo-

metri orari sulle autostrade e non introduce un adeguato piano di controlli straordinari.

Il nostro voto di astensione deriva quindi da queste motivazioni.

PEDRAZZINI *(LP)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI *(LP)*. Signor Presidente, il presente decreto-legge trova la sua necessità ed urgenza nell'imminenza del periodo delle ferie estive, che di conseguenza vede aumentare il flusso dei veicoli che circolano sulle strade. Pertanto, al fine di garantire la massima sicurezza della circolazione stradale, è stata presa una serie di misure che, se fatte rispettare e con qualche piccolo aggiustamento in futuro, potranno contribuire a far raggiungere una maggiore sicurezza stradale.

Tuttavia, è utile ribadire che tutti i soggetti interessati (automobilisti, istituzioni, concessionarie di autostrade, case di costruzione) devono comunque fare la loro parte.

Pertanto, la patente a punti e l'inasprimento delle pene per le violazioni più frequenti di per sé non sono sufficienti. Infatti, la sicurezza degli utenti va inserita in un quadro complessivo che comprende la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture stradali come pilastri fondamentali.

Da ultimo, ma non per questo meno importante, assume valore il cambio di mentalità e di cultura verso l'automobile, attraverso l'adozione di misure soprattutto pubblicitarie che evitino di mitizzare un oggetto che, in fondo, dovrebbe assolvere ad una funzione di utilità.

Tornando al provvedimento in esame, il nostro Gruppo ritiene che per quanto riguarda le finalità che lo suffragano, esse sono certamente condivisibili anche se siamo convinti che le misure adottate debbano principalmente avere carattere di prevenzione e non di repressione. Si dà atto del notevole lavoro svolto e la risposta in questa prima fase operativa è ampiamente positiva. Questo vuol dire che il sistema funziona.

Vi sono però alcuni punti su cui occorre intervenire, finalizzati alla trasparenza e alla sicurezza. Per la trasparenza ricordo l'emendamento 1.0.4 presentato dal senatore Monti e dal sottoscritto, accolto come ordine del giorno, che si riferisce ai veicoli da competizione su strada. La nostra normativa è ben più complessa di quella di altri Paesi europei. In particolare, si ricordino i problemi relativi ai collaudi ove certe procedure portano a comportamenti tutt'altro che trasparenti.

Sulla sicurezza tanto è stato detto, per cui mi limito alle problematiche che mi sono territorialmente vicine: mi riferisco al trasporto merci su gomma. Alcune volte non occorre inventare nuove soluzioni, basta solo stimolare scelte che sono già operative in altri Paesi europei. Mi riferisco ai corsi di guida sicura che vengono effettuati dalle case costruttrici per la guida di camion su fondi stradali particolarmente scivolosi, (ad esempio in caso di neve).

E non solo: informare gli autotrasportatori delle possibili soluzioni tecniche può essere utile; mi riferisco ai sistemi di frenata automatica in caso di ostacoli a distanza controllata (ad esempio in caso di nebbia) e ai sistemi che impediscono il ribaltamento del mezzo. Si tratta di proposte complesse, ma almeno per il trasporto di merci pericolose sarebbero auspicabili.

Presidenza del vice presidente SALVI

(*Segue* PEDRAZZINI). Un mezzo sicuro, un autista certificato credo siano auspicabili. Coinvolgere le categorie e dare informazioni credo sia importante.

Un'altra forma sarebbe quella di trovare un collegamento tra la classe di merito in cui si trova ogni automobilista secondo il sistema assicurativo e la possibilità o meno di una tolleranza per il recupero dei punti della patente persi. Il principio è vecchio: un errore viene valutato diversamente per chi è stato fino ad allora virtuoso (e quindi l'errore è un'eccezione) e per chi ha invece un comportamento di guida disinvolto, tale da aver già creato incidenti. In questo senso la valutazione del punteggio per i nuovi patentati va bene. Pertanto, votiamo a favore di questo provvedimento convinti che altri miglioramenti si faranno nel futuro, magari senza ristrettezze temporali in modo che anche questa Camera possa esprimersi nel merito. *(Applausi del senatore Vanzo).*

VERALDI *(Mar-DL-U)*.Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERALDI *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo della Margherita, si asterrà su questo decreto-legge dal momento che molte delle disposizioni in esso contenute sono espressioni della cultura politica dei Governi dell'Ulivo. È fuor di dubbio il fatto che gli istituti della patente a punti e del patentino fossero già previsti dalla legge n. 85 del 22 marzo 2001, la legge Bersani, che ha costituito e costituisce tuttora il principale punto di riferimento per ogni intervento di riforma.

In questa materia, dunque, il Governo del Polo non solo non reca alcun merito o primato esclusivo, ma semmai concorre a tradire lo spirito e l'equilibrio istituzionale che aveva ispirato quel progetto organico di riforma voluto dai Governi dell'Ulivo.

Il Governo del Polo, infatti, ha solo raccolto l'eredità della delega legislativa attribuita dalla legge Bersani, esercitandola con il decreto legisla-

tivo n. 9 del 2002, che disponeva l'entrata in vigore del nuovo codice della strada solo a decorrere dal 30 giugno 2003.

Infine, ad appena tre giorni dall'entrata in vigore del nuovo codice, smentendo e correggendo il suo stesso provvedimento delegato, il Governo ha inopinatamente ritenuto di intervenire con decreto-legge per modificare il testo appena riformato – e non ancora entrato in vigore – con disposizioni di immediata vigenza!

L'effetto di questa azione scomposta e dissennata del Governo è stato, nello stesso tempo, paradossale e drammatico per la credibilità delle istituzioni e per la certezza del diritto.

I cittadini si sono trovati nell'incredibile condizione di non poter oggettivamente sapere quale fosse il testo vigente, con gravissime conseguenze per la legittimità dei provvedimenti sanzionatori adottati.

Tale situazione di incertezza e indeterminazione, resa peraltro insostenibile dalla coincidenza con il grande esodo estivo sulle strade nazionali, è ulteriormente aggravata dall'inevitabile sovrapposizione delle modifiche parlamentari al disegno di legge di conversione.

Alla fine, il risultato sarà stato quello di lasciare per almeno due mesi i cittadini nell'impossibilità di disporre di un'informazione adeguata e affidabile sui contenuti del nuovo codice della strada. In questo senso l'iniziativa ministeriale di distribuire ai caselli autostradali opuscoli informativi sulle nuove norme per la circolazione stradale appare come minimo intempestiva e inutile.

Al di là dell'apprezzabilità di una iniziativa volta ad avvicinare la cittadinanza alla conoscenza delle nuove norme, resta la preoccupazione per un'opera di divulgazione che si riferisce, con tutta evidenza, alle norme del decreto-legge presentato alle Camere; a disposizioni, cioè, che tra pochi giorni, a partire dal giorno di entrata in vigore della legge di conversione saranno in gran parte sostituite, modificate ed integrate da nuove norme: un'opera di informazione che rischia di tramutarsi in un'opera di disinformazione e non certo per colpa della polizia stradale ma di chi ha scelto uno strumento normativo inadeguato, per cui questa iniziativa può dimostrarsi addirittura fuorviante e dannosa per l'automobilista che dovesse fidarsi di quelle informazioni ritenendole definitive.

A due anni e mezzo, dunque, dall'approvazione della legge delega dell'Ulivo, che delineava una riforma organica del codice della strada, l'irresponsabilità e l'inettitudine del Governo del Polo stanno tuttora impedendo ai cittadini non solo di disporre di un codice riformato, ma addirittura di disporre di un codice *tout court*, posta la difficoltà di conoscere le norme oggi vigenti.

In definitiva, la nostra astensione deve interpretarsi come espressione dell'alto senso di responsabilità politica e istituzionale del Gruppo cui appartengo, considerato che la complessiva condotta del Governo in questa vicenda avrebbe pienamente giustificato anche un voto puramente e semplicemente contrario.

Ma la nostra, contrariamente a quanto spesso meccanicamente ripetuto da esponenti della maggioranza, non è un'opposizione «preconcetta»,

«faziosa» o «ideologica». Proprio in quanto rappresentiamo un'opposizione parlamentare severa ma corretta e responsabile, di fronte ad un provvedimento che – nonostante i suoi numerosi limiti – corrisponde ad una legittima aspettativa dei cittadini, riteniamo doveroso offrire un segno di disponibilità attraverso l'astensione.

Ora ci troviamo di fronte ad un recupero *in extremis* del Governo su di un tema che pone numerosi problemi su alcuni dei quali mi sono già soffermato in sede di discussione generale.

A quelle già avanzate, aggiungo le censure di costituzionalità contenute nella questione pregiudiziale rigorosamente argomentata dal collega Manzione su profili non secondari del provvedimento.

Veramente non si sentiva il bisogno di andare a «resuscitare» una misura preistorica, da tempo cassata dalla Corte costituzionale (dal 1961!), particolarmente odiosa perché discrimina sulla base del censo tra cittadini ricchi che potranno senza particolari preoccupazioni – magari dopo aver raggiunto i 200 chilometri orari – depositare la somma richiesta ed impugnare innanzi al giudice di pace i verbali di accertamento e cittadini privi di mezzi, il cui diritto di difesa resterà menomato. *(Richiami del Presidente)*. Presidente, avevo ancora diciassette minuti, mi meraviglio.

PRESIDENTE. Per la dichiarazione di voto sono previsti dieci minuti.

VERALDI *(Mar-DL-U)*. Va bene, depositerò agli atti ciò che non sono riuscito a leggere.

PRESIDENTE. Senatore Veraldi, per la verità il tempo era contingentato, le chiedo cortesemente di arrivare rapidamente alle conclusioni.

VERALDI *(Mar-DL-U)*. Presidente, io ho la fortuna di parlare sempre quando lei presiede e approfitto sempre della sua benevolenza. La ringrazio per questo ulteriore tempo che mi concede e la restante parte dell'intervento la depositerò.

PRESIDENTE. Per me è un piacere ascoltarla.

VERALDI *(Mar-DL-U)*. La nostra astensione sul presente provvedimento è, dunque, un atto di benevolenza nei confronti di un provvedimento che produrrà non pochi problemi in sede applicativa. Innanzitutto, il coordinamento tra le disposizioni del decreto originario e le norme della legge di conversione non appare semplice. Più seriamente e gravemente occorre porsi il problema della sorte delle sanzioni applicate sulla base della versione originaria del decreto.

In definitiva, se per introdurre una serie di modifiche utili a ridurre il numero delle vittime degli incidenti automobilistici si fosse prescelta la via maestra del procedimento parlamentare ordinario, il favore e la disponibilità mia e del mio Gruppo sarebbero stati sicuramente maggiori. In

questa situazione di strozzatura del naturale dibattito che avrebbe dovuto avere corso non è possibile, invece, andare oltre una astensione.

A fronte di ciò, non possiamo che ribadire il nostro impegno ad affrontare in ogni sede più congrua ed idonea della presente un serio e documentato confronto sul problema della sicurezza stradale. *(Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U. Congratulazioni).*

PELLEGRINO *(UDC)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINO *(UDC)*. Signor Presidente, dichiaro il convinto voto favorevole del Gruppo UDC al disegno di legge.

Come già è stato precisato nella discussione generale, riteniamo sia un buon inizio e non un provvedimento spinto dalle emozioni di questi maxi esodi di inizio vacanze. Siamo convinti – e il Governo ci ha assicurato in tal senso – che nel prosieguo di questo cammino sulla base della legge delega, dopo questo monitoraggio fatto in un momento importante, se ci sarà la necessità di procedere a qualche aggiustamento certamente troveremo delle porte aperte su questo.

Quindi, ribadisco il sì convinto da parte del Gruppo UDC. *(Applausi dal Gruppo UDC e del senatore Salzano).*

* PETERLINI *(Aut)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETERLINI *(Aut)*. Signor Presidente, il Gruppo per le Autonomie esprimerà un'astensione su questo disegno di legge di conversione.

Condividiamo l'obiettivo di rendere più sicura la strada e la circolazione sulla stessa educando meglio gli automobilisti ad un comportamento più rigoroso, anche con pene più severe e l'introduzione della cosiddetta patente a punti. Esprimiamo, però, le nostre perplessità sulla procedura scelta, in special modo su tre punti.

In primo luogo, la scelta del decreto-legge. Come sappiamo tutti, la competenza legislativa è riservata, come in ogni democrazia, al Parlamento e il Governo può, come dispone l'articolo 77 della Costituzione, emanare decreti esclusivamente in casi straordinari di necessità e di urgenza, che poi devono essere sottoposti al Parlamento per la conversione in legge.

Ci sembra che un disegno di legge, che ormai da molti anni giaceva nei cassetti dei Ministeri, non aveva questa urgenza e si poteva scegliere la via del disegno di legge ordinario. Questo non si è fatto e pertanto – e così arrivo al secondo punto di critica – si è messo il Senato della Repubblica nell'impossibilità di migliorare il testo a noi sottoposto.

Per l'urgenza prevista praticamente il Senato non ha potuto apportare i dovuti miglioramenti, che però sono emersi nel dibattito e con una serie di emendamenti qui presentati. Lo dimostra – come ha già rilevato prima di me il senatore Moro – il fatto che il Governo ha accettato in forma di ordini del giorno e di raccomandazioni il contenuto di questi emendamenti perché impossibilitato ad accogliere modifiche al testo. Con ciò, però, si è soffocata la possibilità di apportare miglioramenti al testo, e questo dato deve essere messo agli atti.

Ci auguriamo che il Governo mantenga il suo impegno ad introdurre le sollecitazioni contenute nelle raccomandazioni e negli ordini del giorno presentati in un altro disegno di legge, meglio organizzato e pensato, che sarà proposto in seguito.

Il terzo punto riguarda la responsabilità che, sempre frutto di questo anomalo procedere, è stata scaricata sugli stessi cittadini. Il decreto-legge è entrato in vigore all'improvviso ed i cittadini, male informati, o meglio, non informati dal Governo su quanto li avrebbe aspettati, non sapevano che da quel momento in poi avrebbero dovuto accendere i fari sulle strade extraurbane; non sapevano che avrebbero dovuto trasportare in automobile con un seggiolino apposito i bambini fino a dodici anni, sotto un certo peso; non conoscevano, inoltre, le nuove norme relative alla velocità. In questo modo sono stati penalizzati da una severissima applicazione della normativa che nessuno conosceva.

Questo è lo scandalo che molti cittadini ci hanno invitato a far presente in Parlamento.Non è possibile, infatti, penalizzare la cittadinanza con delle sanzioni contenute in un decreto-legge ulteriormente modificato dalla Camera e, quindi, sottoposto ad un nuovo esame da parte del Senato, che ora entrerà finalmente in vigore in forma puramente provvisoria, perché sarà superato se è vero che ad esso seguirà un nuovo disegno di legge.

Concludo esprimendo un appello al Governo affinché, tramite i *mass media*, rilasci urgentemente spiegazioni ai cittadini al fine di renderli capaci di attenersi alle nuove regole. *(Applausi dai Gruppi Aut, Mar-DL-U e LP).*

CICOLANI *(FI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI *(FI)*. Signor Presidente, colleghi, deve essere innanzitutto detto che il decreto-legge in esame ha segnato, dal momento della sua entrata in vigore, per la prima volta una reale inversione di tendenza in merito al tema della sicurezza stradale che, in questi ultimi anni, ci aveva visto in ritardo rispetto agli altri Paesi europei relativamente alla riduzione pianificata in sede europea del 40 per cento in dieci anni della incidentalità stradale. Infatti, gli ultimi dati raccolti rilevavano nel nostro Paese un indice di mortalità addirittura in aumento del 6 per cento, per un totale del 14 per cento, equivalente a 8.000 morti e 300.000 feriti in un anno.

L'entrata in vigore del decreto-legge, come abbiamo potuto constatare anche dalla lettura di tutti i quotidiani italiani, ha ottenuto nell'immediato un dimezzamento della incidentalità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo pone su uno sfondo assolutamente positivo il provvedimento che, quindi, merita tutto il favore di quest'Aula, pur se il prosieguo dell'esame delle norme relative all'esercizio di delega del Governo in merito al codice della strada richiederà, dopo un attento monitoraggio del provvedimento stesso, dei correttivi che sono stati indicati e delineati nell'ordine del giorno presentato dal relatore che noi condividiamo.

Vorrei aggiungere alcune considerazioni. Proprio oggi i senatori di Forza Italia hanno assunto una iniziativa presentando un disegno di legge che propone la formazione di un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale in grado di potenziare l'esigenza – avvertita nel nostro Paese – di coordinamento fra i vari Ministeri e fra questi e le Regioni che oggi detengono il controllo della gran parte della vecchia e storica rete stradale dell'ANAS.

Questo disegno di legge presentato dal Gruppo di Forza Italia si pone l'obiettivo di sollecitare il nostro Paese ad assumere nell'ambito del semestre europeo, in sede di Osservatorio europeo per la sicurezza stradale, l'iniziativa di rendere tale tema afferente alla coesione fra i 25 Stati membri.

Non c'è dubbio che si deve procedere verso la modifica e la uniformità dei codici dei 25 Paesi membri, al fine di migliorare la circolazione stradale e garantirne la omogeneità in tutta Europa.

Sotto questo profilo è auspicabile la nascita di una Agenzia nel nostro Paese che potrebbe dialogare con il livello europeo e con il livello regionale. Con queste considerazioni confermiamo il nostro voto favorevole al provvedimento. *(Applausi dai Gruppi FI e UDC).*

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo *(DS-U)*. Signor Presidente, abbiamo lavorato in condizioni veramente difficili che non dovranno ripetersi, trattandosi di una questione che porta ogni anno a contare migliaia di morti sulle nostre strade.

Gli interventi reiterati che si sono succeduti in questo ultimo anno non hanno certamente giovato alla semplificazione del codice della strada, che era uno degli obiettivi che ci proponevamo di ottenere. Penso si possa lavorare bene in questa direzione, a partire dalla ripresa dei lavori, perché su questo argomento non dovrebbero esistere spigolosità particolari tra la maggioranza e l'opposizione. Se si trovasse il modo di riflettere insieme, si otterrebbero forse risultati positivi.

Il testo adottato con molta fretta contiene contraddizioni di cui ha preso atto lo stesso Vice ministro; si fanno però alcuni passi avanti importanti, anche se riprendendo misure che avevamo già adottato precedente-

mente: non posso negare che la patente a punti è un fatto rilevante. Inviterei coloro che prendono in considerazione i dati sull'incidentalità di quest'ultima settimana per affermare che il problema è già risolto a non farsi grandi illusioni.

Per la verità, al primo momento sono tutti rimasti un po' perplessi e preoccupati dell'utilizzazione di questo nuovo strumento; se però implementiamo la normativa con tutti gli strumenti necessari, sia a monte per la parte relativa alla formazione di coloro che prendono la patente, sia a valle con la istituzione di mezzi centrali di controllo, i cittadini italiani potrebbero capire presto che il provvedimento non desta poi tanta preoccupazione.

Non si possono dare segnali contraddittori: se da una parte si inaspriscono le sanzioni, dall'altra non si possono trasmettere messaggi di lassismo, come è avvenuto con l'aumento del limite di velocità a 150 chilometri orari.

So che vi è una questione aperta, quella della responsabilità oggettiva. Mi dispiace che il presidente dell'ACI non sia del mio stesso avviso, ma sono tra coloro i quali pensano che un atteggiamento duro su questo terreno è positivo. Peraltro, la responsabilità oggettiva esiste già per gli eccessi di velocità. Anche oggi il proprietario di un veicolo che incorre in un eccesso di velocità, in relazione al quale subentra la possibilità del ritiro della patente, deve dimostrare di non essere stato il conducente al momento dell'infrazione.

È vero che oggi basta presentarsi alla polizia stradale e dichiarare di ignorare chi utilizza il proprio veicolo, ma tale disposizione è servita a sfuggire alle restrizioni. Con le norme introdotte ciò non è più consentito; sono certamente possibili miglioramenti anche in questo ambito al fine di evitare interpretazioni giurisprudenziali che potrebbero aprire una grandissima porta per sfuggire alle restrizioni introdotte.

Detto questo, credo che si possano soppesare il pro e il contro di quanto è contenuto in questo provvedimento e quindi orientare il voto del nostro Gruppo sul provvedimento di legge nella direzione dell'astensione. *(Applausi dal Gruppo DS-U).*

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul disegno di legge.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza il testo dell'ordine del giorno G106 (testo 3) del relatore, da intendersi illustrato.

Chiedo al senatore segretario di darne lettura.

PACE, *segretario*: «Il Senato,

considerata la rilevanza della materia trattata dal provvedimento in corso di conversione, in relazione alle ricadute sulla sicurezza della circolazione e, quindi, sul corretto raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale;

considerata la necessità di pervenire comunque ad una complessiva riforma del codice della strada, che consenta da un lato di completare il

processo di revisione ed aggiornamento della normativa e dall'altro di pervenire ad un testo unico possibilmente riferito alle norme primarie di comportamento, attuando un esteso processo di delegificazione per le norme attuative;

considerata altresì la necessità di affrontare e risolvere alcune incongruenze presenti nel testo licenziato dalla Camera dei deputati, al fine anche di evitare difficoltà ed incertezze applicative e possibili contestazioni da parte dell'utenza,

impegna il Governo:

a presentare un disegno di legge per la riforma complessiva del codice della strada, che recuperando i criteri di delega non attuati con i provvedimenti ad oggi emanati e con quello in conversione, consenta lo sviluppo di un testo unico relativo alle norme primarie di comportamento, pervenendo ad un ampio processo di delegificazione sulle norme attuative;

a perseguire una più incisiva tutela della sicurezza della circolazione stradale, attraverso l'accelerazione degli investimenti infrastrutturali, un corretto posizionamento ed utilizzo della segnaletica, nonché attraverso un più stretto e continuo coordinamento tra i diversi organi di controllo, tenendo altresì conto dell'evoluzione che anche sotto il profilo tecnologico si è verificata nello specifico settore, a tal fine dovrà procedersi alla istituzione di un organismo, che assicuri uno stabile raccordo tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti, che vigili sulla ottemperanza di tali impegni;

ad apportare, attraverso disposizioni amministrative – ove possibile – ovvero attraverso opportuni dispositivi da inserire in provvedimenti legislativi di settore *in itinere*, o di prossima presentazione, i necessari correttivi sull'articolato del provvedimento in corso di conversione anche sotto il profilo di un più adeguato rapporto di proporzionalità tra le infrazioni e le relative rispettive sanzioni, con le conseguenti variazioni in diminuzione o in aumento, in modo da eliminare da un lato le eventuali distonie interpretative che dovessero presentarsi in sede applicativa e dall'altro di migliorare i già attesi positivi effetti, anche attraverso l'adozione di ulteriori meccanismi premiali, ad esempio di natura assicurativa in favore dei conducenti virtuosi che vadano ad aggiungersi a quello già previsto dall'articolo 7, lettera *c)*;

ad adottare tutte le misure necessarie al fine di rendere possibili i controlli sullo stato psicofisico dei frequentatori dei pubblici locali al momento in cui gli stessi lasciano tali esercizi. Tali controlli potranno essere eseguiti anche sotto la responsabilità dei gestori dei locali commerciali pubblici al fine di impedire alle persone ritenute non idonee di rimettersi alla guida dei propri mezzi;

a prevedere in via sperimentale la possibilità che tutti i soggetti che non abbiano ancora conseguito la patente di guida siano tenuti a frequentare un corso di guida sicura, gestito da soggetti appositamente individuati, con facoltà anche per i soggetti già patentati di frequentare tali

corsi, acquisendo così ulteriore punteggio, fino a un massimo di punti da determinare, da sommare a quello già posseduto;

in particolare:

è necessario individuare le imprese di autotrasporto iscritte all'Albo, quali soggetti che per comprovata esperienza possono rilasciare l'abilitazione alla scorta tecnica dei trasporti eccezionali;

è necessario, ai fini di un maggior rigore teso a garantire il rispetto dei tempi di guida per i conducenti professionali dell'autotrasporto, disporre l'immediato ritiro della carta di circolazione e della patente, nel momento in cui l'organo accertatore constata il superamento di detti tempi; peraltro, in relazione alle concrete difficoltà riscontrabili in determinate situazioni (soste obbligate per incidenti o per fenomeni di congestione della circolazione) è necessario prevedere un regime particolare relativamente ai tempi di guida e di riposo, introducendo altresì una tolleranza temporale che tenga conto delle accennate difficoltà;

è necessario prevedere l'individuazione e le relative modalità attuative per un doppio regime di patente per i conducenti professionali, tale da consentire una diversa attribuzione della decurtazione di punteggio, a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale ovvero durante l'uso privato;

è necessario disporre una specifica deroga temporale riferita ai tempi di guida e di riposo, escludendo per il periodo dei prodotti agricoli, i conducenti di quei veicoli che svolgono attività intensiva per il trasporto di derrate agricole e degli animali vivi nel corso delle campagne agricole stagionali;

è necessario che i passeggeri di età inferiore ai 12 anni, che abbiano una statura inferiore a 1,50 metri ed un peso non superiore ai 36 chilogrammi siano trattenuti da cinture di sicurezza adeguate alla loro statura e al loro peso, omologate in base alla normativa ECE R44/03; oltre i 36 kg di peso dovranno essere utilizzate le cinture di sicurezza in dotazione al veicolo;

è necessario, al fine di evitare difficoltà ed incertezze interpretative, eliminare al comma 9 il capoverso 4-*bis* dell'articolo 3 dell'A.S. 2422, riportato per mero errore materiale, in quanto il successivo comma 4-*ter* rappresenta la versione corretta ed esaustiva della disposizione normativa concernente l'uso dei dispositivi riflettenti di protezione individuale;

è necessario prevedere una compiuta regolamentazione della costruzione e dell'utilizzazione dei cosiddetti «quadricicli leggeri», in coerenza con la normativa comunitaria e nello spirito di garantire la sicurezza della circolazione, verificandone i relativi requisiti di sicurezza, sulla base di tale normativa;

è necessario rivisitare la disciplina prevista dall'articolo 204-*bis*, introdotto dall'articolo 4 comma 1-*septies* del provvedimento in conversione, in particolare per ciò che concerne le condizioni di esperibilità di ricorsi giurisdizionali;

è necessario rimodulare la disciplina della «patente di servizio» introdotta con l'articolo 4, comma 1, lettera c-*bis*, ad evitare possibili abusi;

è necessario verificare ed eventualmente completare l'elenco dei registri delle associazioni dei veicoli di interesse storico e collezionistico, in particolare prevedendo l'inserimento dell'associazione amatori veicoli storici (AAVS); inoltre è necessario salvaguardare il peculiare valore artistico ed economico delle vetture con effettiva valenza storica e considerare positivamente le legislazioni europee mirate a tali vetture, ed inoltre esentare le medesime dall'obbligo di utilizzo per gli occupanti delle misure di sicurezza, nonché di riferire la modifica di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 1 solo al primo periodo del comma 4 dell'articolo 60 del codice della strada;

è necessario, ai fini della corretta interpretazione della disposizione che vieta la somministrazione di superalcolici in ambito autostradale, di precisare, attraverso le competenti amministrazioni, che per le bevande miscelate il grado alcolico di riferimento è quello del prodotto derivante dalla miscelazione e non quello del superalcolico utilizzato per la correzione;

è necessario favorire la massima comunicazione possibile all'utenza sulle disposizioni introdotte dal provvedimento in conversione, al fine di garantire una corretta e puntuale osservanza delle norme maggiormente impattanti sulla sicurezza,

impegna il Governo ad attivarsi affinché:

il comma 7 dell'articolo 80 del codice della strada preveda anche che, in caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi o ciclomotori abbiano subito danni in conseguenza dei quali possano sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2 intervenuti per i rilievi, provvedano al ritiro della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica alla circolazione del veicolo, secondo le norme del Capo 1, sezione II, del titolo II».

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'ordine del giorno in esame.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo, come aveva preannunciato, accoglie questo ordine del giorno, perché è un sintesi, una raccolta possiamo dire, del contributo fornito dal Senato, sia dall'Aula sia dalla Commissione.

Ho ascoltato molti temi e anche adesso qualche puntualizzazione sarebbe necessaria ma, al di là di ogni considerazione, non soltanto viene ad essere accolto il contributo racchiuso in quest'ordine del giorno, ma, vi posso assicurare, anche il senso del dibattito e l'apporto scaturito da queste due giornate di discussione generale e sugli emendamenti. *(Applausi dei senatori Iervolino e Salzano).*

MENARDI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, a conclusione di questa discussione, prima del voto, vorrei solo rilevare come nell'ordine del giorno impegniamo il Governo – e il Governo si è assunto tale impegno – a presentare al Parlamento un nuovo codice della strada come legge quadro.

Colgo l'occasione per ringraziare tutti i colleghi che sono intervenuti, di maggioranza e di opposizione, il Presidente della Commissione, il Vice presidente ed in particolare il senatore Franco Mugnai, che ha coadiuvato tutti noi nella redazione di quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G106 (testo 3) non verrà posto in votazione.

Metto ai voti il disegno di legge, composto del solo articolo 1.

È approvato. *(Applausi dai Gruppi FI e UDC e del senatore Salzano).*

Restano pertanto assorbiti i disegni di legge nn. 1033, 1376, 2127 e 2360.

Discussione e reiezione di proposta di inversione dell'ordine del giorno

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ai sensi dell'articolo 56 del Regolamento, da parte del prescritto numero di senatori è pervenuta alla Presidenza la richiesta di inversione degli argomenti iscritti all'ordine del giorno della seduta odierna, nel senso di anticipare la discussione del disegno di legge concernente la sospensione condizionata dell'esecuzione della pena.

Ha facoltà di parlare il senatore Malabarba per illustrare tale proposta.

MALABARBA *(Misto-RC)*. Signor Presidente, i lavori della giornata sono assai intensi e diversi sono i decreti da convertire in legge. Tutti ci auguriamo di poterli votare, se è possibile, già entro questa sera. Io tengo moltissimo alla discussione del provvedimento sulle operazioni militari internazionali, in particolare in Iraq, che è il prossimo punto all'ordine del giorno.

Tuttavia, com'è noto, il provvedimento sulla sospensione condizionata della pena, il cosiddetto indultino, deve essere trattato in Aula e vi sono degli emendamenti che si presume possano essere approvati. L'unico modo per consentire alla Camera dei deputati di ricevere il testo modificato dal Senato e rendere così efficace la legge prima della chiusura estiva è che l'indultino sia discusso e approvato al Senato il prima possibile, ossia nella giornata di oggi.

Per rendere certa questa possibilità, chiedo l'inversione dell'ordine del giorno nel senso di passare alla discussione sulla sospensione condizionata della pena adesso, con l'invito a tutta l'Assemblea di ridurre al massimo il tempo degli interventi sui vari argomenti, onde consentire l'esaurimento dei punti all'ordine del giorno.

Non possiamo non fare tutto il possibile per evitare che un provvedimento così urgente non venga approvato, soprattutto dopo l'impegno del presidente Casini a garantirne l'approvazione definitiva alla Camera domani stesso. *(Applausi dai Gruppi Misto-RC e Misto-Com).*

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 56 del Regolamento, su tale proposta può prendere la parola un oratore contro e uno a favore per non oltre dieci minuti ciascuno.

MALAN *(FI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN *(FI)*. Signor Presidente, la maggioranza condivide l'intendimento di affrontare e di arrivare alla votazione finale del provvedimento sulla sospensione condizionale della pena. Tuttavia, riteniamo sia più utile per il perseguimento di questo fine lasciare invariato l'ordine degli argomenti prolungando però la seduta antimeridiana di oggi fino alle ore 14.

L'intesa è che, nel frattempo, si incardini il provvedimento sulle missioni internazionali e sull'Iraq e si svolga la discussione generale, mentre le votazioni sul provvedimento stesso potranno essere affrontate nel pomeriggio, condividendo anche l'appello del senatore Malabarba a contenere quanto più possibile gli interventi.

BRUTTI Massimo *(DS-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Massimo *(DS-U)*. Signor Presidente, non posso non rilevare che i toni dell'intervento del senatore Malan, contrario alla proposta, sono distesi e costruttivi, tali da farci pensare che comunque sia possibile trovare insieme una soluzione utile.

Tuttavia, desidero appoggiare la proposta del collega Malabarba e chiedere che essa venga votata poiché il disegno di legge del quale stiamo chiedendo la discussione immediata, prima dell'esame dei decreti-legge all'ordine del giorno, riguarda la vita e la libertà di persone che stanno espiando delle pene. Si tratta di un tema serio e vogliamo essere sicuri che l'impegno del Senato sia pieno e tale da consentire una conclusione, quali che siano i giudizi e le valutazioni che ciascuna parte politica formuli su questo disegno di legge.

TOIA *(Mar-DL-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatrice Toia, come ho già detto, può prendere la parola solo un oratore contro e uno a favore.

Metto ai voti la proposta di inversione dell'ordine del giorno, avanzata dal senatore Malabarba e da altri senatori.

Non è approvata.

MALABARBA *(Misto-RC)*. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

Non è approvata.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, è stata avanzata dal senatore Malan la proposta di proseguire la seduta antimeridiana fino alle ore 14.

La metto ai voti.

È approvata.

Discussione del disegno di legge:

(2437) ***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 luglio 2003, n. 165, recante interventi urgenti a favore della popolazione irachena, nonché proroga della partecipazione italiana a operazioni militari internazionali*** *(Approvato dalla Camera dei deputati)*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2437, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ha facoltà di parlare il Presidente della 4ª Commissione, senatore Contestabile, per riferire sui lavori delle Commissioni 3ª e 4ª riunite.

CONTESTABILE *(FI)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le Commissioni riunite non hanno terminato i lavori, né potevano farlo dati i tempi tecnici in cui è stato assegnato alle stesse Commissioni il provvedimento.

La Commissione difesa, invece è riuscita a terminare in tempo utile la sede deliberante per quanto riguarda la proroga delle altre missioni.

Il decreto-legge del quale si discute oggi la conversione reca in realtà due profili. *(Brusìo in Aula. Richiami del Presidente).* Il primo profilo è quello della assistenza umanitaria, che è lo scopo preponderante e principale del decreto-legge e perciò della missione. Il secondo profilo è quello più specificamente militare, che però è connesso strettamente e necessariamente al primo, perché non è possibile assistenza umanitaria senza un'ovvia copertura militare per gli addetti all'assistenza umanitaria stessa.

Attengono al primo ordine di motivi, quelli dell'assistenza specificamente umanitaria, gli articoli 1, 2, 3 e 4. Il primo di essi è volto ad assicurare copertura finanziaria alla missione umanitaria e di ricostruzione in Iraq; il secondo a disciplinare il provvedimento sub-legislativo; il terzo a definire il regime giuridico e il quarto a reperire risorse umane e dotazioni strumentali.

Una peculiare previsione è poi recata dall'articolo 6-*bis*, novità assai utile nel nostro ordinamento. I Ministri degli affari esteri e della difesa riferiranno al Parlamento entro il 31 dicembre di ogni anno sullo stato della missione stessa, di modo che il Parlamento è tenuto al corrente per una ovvia funzione di indirizzo e di controllo.

Gli articoli 6 e seguenti riguardano la copertura militare della missione umanitaria. Ripeto, sarebbe impensabile inviare degli operatori umanitari senza garantire loro un minimo di sicurezza. Perciò i due aspetti sono strettamente interconnessi.

L'articolo 6 reca l'autorizzazione di spesa fino al 31 dicembre 2003; l'articolo 10 opera il rinvio alla disciplina recata dal decreto-legge 28 dicembre 2001, n. 451, profili quali l'indennità di missione, il trattamento assicurativo, la loro estensione al personale civile impegnato nella missione umanitaria, il prolungamento, previo consenso dell'interessato, del periodo di ferma annuale e così via.

Seguono poi disposizioni di *routine*, relative alla valutazione del servizio prestato in operazioni internazionali, l'indennità di missione, il limite complessivo di spesa per il Dicastero. Da ultimo si ha la previsione dell'applicazione delle norme del codice penale militare al personale militare impiegato nelle operazioni. *(Applausi dal Gruppo FI e dei senatori Ruvolo e Carrara).*

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in relazione a quanto riferito dal senatore Contestabile, il disegno di legge n. 2437, non essendosi concluso l'esame in Commissione, sarà discusso senza relazione, neppure orale, ai sensi dell'articolo 44, comma 3, del Regolamento. Ciò conformemente alle determinazioni assunte dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari nella riunione del 28 luglio.

In conformità a quanto avvenuto in analoghe circostanze, non esiste, nel caso in questione, un relatore all'Assemblea, tali non potendosi considerare i relatori alla 3ª e 4ª Commissione permanente. Queste ultime, infatti, non avendo concluso i propri lavori, non hanno conferito specifico mandato di fiducia.

Pertanto, non avranno luogo né la replica del relatore al termine della discussione generale, né l'espressione del parere da parte del relatore su emendamenti e ordini del giorno.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Palombo. Ne ha facoltà.

PALOMBO *(AN)*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, «in politica, e soprattutto in quella internazio-

nale, non si deve guardare all'indietro, ma si deve guardare ai fatti verificatisi». Così si è espresso, pochi giorni or sono, alla Camera dei deputati, il 24 luglio 2003, parlando della nostra missione militare in Iraq, uno stimato uomo politico dell'opposizione, d'antica e sperimentata militanza nelle file, una volta, della Democrazia Cristiana e, oggi, nei ranghi della Margherita, Gerardo Bianco.

Condivido pienamente l'affermazione, perché in materia di politica estera, che è di per sé strettamente correlata con la Difesa, soltanto guardando con onesto spirito pragmatico ai fatti, è possibile fare una scelta di campo coerente con i valori fondanti della nostra Repubblica.

In verità, l'Italia fece la sua prima e fondamentale scelta di campo il 4 aprile 1949, quando si schierò nel Patto Atlantico con le antiche democrazie dell'Occidente e, poi, ai tempi di De Gasperi e Adenauer, allorché fu tra i Paesi promotori dell'azione politica, che ha portato alla creazione dell'Unione Europea.

Di recente, prima dell'11 settembre 2001, il nostro Paese ha confermato la sua vocazione per la difesa dei diritti dell'uomo schierandosi con gli alleati di sempre nella crisi dei Balcani. Addirittura, nell'occasione, ha partecipato con i suoi aerei ai bombardamenti sui territori dell'ex Jugoslavia. Il capo del Governo era l'onorevole D'Alema.

Dopo la data che prima ho ricordato, l'Italia si è nuovamente schierata, partecipando, tra l'altro, all'operazione *«Enduring Freedom»* e all'*International security assistance force* (ISAF), col fine di restituire un futuro di prosperità e libertà all'Afghanistan.

Di nuovo, nello scorso mese di marzo, ha scelto di schierarsi a fianco degli angloamericani nella guerra per abbattere il regime dispotico e sanguinario di Saddam Hussein. Non è stata la sola a schierarsi con Bush e Blair, perché altri importanti Paesi dell'Unione Europea hanno agito nello stesso modo, come Spagna e Polonia.

In quest'ultimo frangente, però, ancora in pieno *shock* per non essere più al Governo, le opposizioni hanno reagito scompostamente, osteggiando con orchestrata campagna allarmistica, la scelta di campo del Governo. Nell'occasione, buona parte dei politici all'opposizione ha rivelato di possedere spirito democratico e fede nei diritti dell'uomo di spessore solo strumentale. L'educazione politica ricevuta negli anni della Guerra fredda ha svelato ancora una volta il loro animo antiamericano, chiuso per cuore e per dottrina alla comprensione della storica sfida che l'Occidente sta affrontando contro i fondamentalisti islamici. Questi ultimi, con il solo scopo di conservare i loro privilegi, stanno operando con le armi del terrorismo, per indebolire e disorientare le Nazioni democratiche dell'Occidente.

Dal forte contrasto in atto, fermi restando il diritto all'autodeterminazione, l'intangibilità territoriale degli Stati e la partecipazione allargata al benessere comune, emergerà chiaramente che la fede nell'Islam non è antitetica alle idee di libertà e di democrazia. Con il cristianesimo e l'ebraismo, quella religione è uno dei tre pilastri del mondo orientale e dell'Occidente.

Se nel 1797, Pio VII, ancora nelle vesti di cardinale Chiaramonti, rivolgendosi ai fedeli della diocesi d'Imola, affermò che la forma di governo democratico, allora introdotta dai francesi, non ripugna né al Vangelo, né alle virtù cristiane, credo che un simile pensiero possa, oggi o domani, essere esternato anche da un religioso musulmano.

Ciò perché, sempre parafrasando l'illustre ed illuminato uomo di Chiesa, la legge che si estende equamente a tutti gli individui della società, e nel dirigerli e nel proteggerli e nel punirli, non è contraria alla legge divina.

I nemici dell'uomo sono i dittatori, i fanatici religiosi, le dottrine politiche massimaliste. La democrazia non è un *virus* da diffondere per distruggere l'uomo; al contrario, è la forma di governo che può assicurargli un futuro di libertà e benessere.

L'azione del Governo e della sua maggioranza di centro-destra nelle scelte di politica estera, guardando a fatti e non alle vuote parole, si ispira ai migliori valori etici, religiosi e filosofici dell'Occidente cristiano e libero.

L'Italia ed il suo Governo, in questi ultimi tempi, non potevano che essere solidali con il loro maggiore alleato, impegnato nella lotta al terrorismo.

Tale premessa è stata necessaria per intervenire con etica trasparenza nella discussione sulla decisione di inviare un nostro contingente di 3.000 militari in Iraq.

Atteso che lo scopo da raggiungere è anche quello di concorrere al processo di stabilizzazione dell'Iraq, la maggior parte dell'opposizione, credendo di avere colto in fallo il Governo, ha scatenato una miope ed egoistica sceneggiata dentro e fuori le Aule parlamentari, con il proposito di frastornare l'opinione pubblica e trarla a sé, ignorando che la posta in gioco non è soltanto la propaganda mirata alla ripresa del potere ma la libertà di un popolo oppresso, che evidentemente essi non amano.

Abbiamo udito, stimati colleghe e colleghi, affermazioni, disquisizioni accusatorie, secondo le quali il Governo avrebbe agito in contrasto con l'articolo 11 della Costituzione.

Il ministro Martino il 15 maggio ultimo scorso, parlando alle Commissioni riunite esteri e difesa del Senato e della Camera dei deputati, avrebbe nascosto fraudolentemente le vere intenzioni dell'intervento in Iraq. Assolutamente falso tutto questo. Gli americani, poi, sono gli invasori dell'Iraq e i distruttori del suo benessere. Si preferisce però tacere sul *premier* Blair perché egli è reputato dal centro-sinistra un collega e non deve essere quindi messo in difficoltà.

Riguardo alla spaccatura fra gli Stati Uniti e l'Europa nella guerra contro Saddam Hussein, in tutto il continente europeo sono stati individuati soltanto due colpevoli ed entrambi in Italia: il Governo di centro-destra e la sua maggioranza parlamentare.

Nella leggenda dei paladini di Carlo Magno il senno d'Orlando finì sulla luna; oggi quello dell'Europa è finito a Parigi e a Berlino, mentre

a Roma è possibile trovarne qualche grammo solo nei cervelli dell'opposizione.

Nella frenesia di criticare, si accusa il Governo di spendere troppo per le spedizioni militari e poco per gli aiuti umanitari che avrebbero potuto pervenire direttamente per il tramite delle organizzazioni non governative di nostri connazionali, già presenti in Iraq.

Inoltre, nel seguito della polemica ad ogni costo, che facilmente degenera nell'incoerenza, si rimarca che le truppe italiane stiano nel meridione di quel Paese, mentre le nostre organizzazioni non governative sono dislocate a Baghdad e al centro, senza godere della protezione dei nostri soldati.

Ad ogni buon conto, in questo caso si può subito far notare che la nostra presenza militare estende alle organizzazioni non governative italiane la protezione delle altre truppe della coalizione.

Infine, non è mancato neanche chi ha affermato che l'invio di nostri militari in Iraq è, in ogni modo, un rischio, perché a Baghdad i giovani americani sono sotto il tiro dei cecchini e la continua minaccia degli agguati.

Mancherebbe l'egida dell'ONU, secondo gli assertori di questa tesi, dimentichi però che innumerevoli volte, nel passato, gli inermi caschi blu si sono dovuti ritirare dalle zone d'intervento, dopo aver lasciato propri caduti sul terreno mal vigilato.

Ricordo, a questo proposito, con dolore ma anche con orgoglio, il G.222 dell'Aeronautica italiana e l'elicottero del nostro esercito, abbattuti nei cicli della ex Jugoslavia, nonostante volassero per conto delle Nazioni Unite.

Gli interventi militari sono sempre pericolosi. Se così non fosse, invece di uomini in armi, addestrati e preparati, invieremmo civili e crocerossine nelle zone di crisi. Sono inoltre molto costosi, perché i giovani che inviamo all'estero a difendere la pace, che è di tutti, devono essere equipaggiati al meglio, dotati di armamenti moderni ed avere compiti chiari e definiti.

Tutto è stato fatto secondo tali esigenze. Ma l'opposizione o non ascolta, o finge di non aver udito, per insistere nella disinformazione.

Il 15 maggio 2003, rivolgendosi ai senatori e ai deputati, il Ministro della difesa fu chiaro ed esauriente, al punto tale che il decreto-legge che stiamo convertendo è la conseguente applicazione delle sue affermazioni di allora.

Egli ci disse esattamente queste parole: «La missione assegnata al contingente sarà di concorrere con gli altri Paesi della coalizione al fine di creare le condizioni di sicurezza e stabilità agli aiuti umanitari e alla riedificazione del Paese».

Poco più avanti l'onorevole Martino precisò inoltre che fra i compiti da svolgere c'era la creazione e il mantenimento di un ambiente sicuro e il concorso all'ordine pubblico. Questa è dunque la verità ben rispecchiata nel decreto-legge.

Le menzogne, impudenti e non veritiere propalate dall'opposizione invece si reggono in piedi soltanto nella lugubre speranza di trovare conferma alla loro falsa fondatezza dell'eventuale, dolorosa perdita di qualche nostro ragazzo.

L'Italia scende in Iraq a guerra ultimata. L'invio dei nostri soldati non è quindi in contrasto con la Costituzione. L'area scelta dagli italiani nella parte meridionale dell'Iraq, a prevalenza sciita, non sta vivendo i tormenti e i rischi a cui sono sottoposte le truppe americane a Baghdad e nei territori dei fedelissimi al despota deposto.

L'America, ancora una volta sta pagando con il sangue dei suoi figli migliori la libertà degli iracheni, la sua e anche la nostra e va dato atto che questi ragazzi si stanno sacrificando per liberare un popolo.

L'uccisione dei figli di Saddam Hussein nei giorni scorsi ha visto la popolazione riversarsi nelle strade di Baghdad per esternare la sua gioia e la speranza che presto finisca con la cattura del *rais* il pauroso incubo di un suo eventuale ritorno.

È in tale ambiente che abbiamo inviato i nostri ragazzi per aiutare gli iracheni e non per opprimerli. Interveniamo inoltre anche dopo che il 22 maggio 2003 l'ONU, con la risoluzione 1483, rivolgendosi agli Stati membri ha chiesto la loro assistenza per il popolo iracheno nei suoi sforzi di riforma delle istituzioni e di ricostruzione, per contribuire alla stabilità e alla sicurezza del Paese. Ha esortato a rispondere all'appello con urgenza e in particolare ad inviare medicinali, viveri e tecnici.

L'Italia ha preceduto tale appello e lo sta onorando per la parte militare con l'impegno di genieri, sminatori, personale militare medico e paramedico ed esperti operatori in ambiente nucleare, batteriologico e chimico. Sono presenti anche unità con capacità di intervento sulla viabilità e lo strutture aeroportuali.

Per la questione di dipendenza del contingente dal locale comando britannico di zona e per le regole di ingaggio, il Ministro della difesa è stato altrettanto chiaro ed esauriente e su questo argomento ci dilunghiamo ogni volta, ma si fa finta di non capire. Il comandante operativo dei nostri uomini è e resta il Capo di Stato maggiore della Difesa italiana. Egli esercita direttamente il controllo sugli uomini del contingente per il tramite di un suo generale distaccato in quel teatro a fianco del comandante inglese.

Le regole di ingaggio sono state consegnate al comandante del contingente e non possono, per ovvi motivi di sicurezza, essere rese di pubblico dominio. Esse sono correlate all'ordine delle operazioni e allineate all'apposita direttiva ministeriale.

In sintesi, sono ordini di autodifesa e non ordini di conquista. I nostri uomini, appena giunti sul teatro delle operazioni, hanno suscitato il consenso, lo stupore e l'ammirazione degli alleati. Accolti favorevolmente dalla popolazione stanno svolgendo con efficacia, umanità e grande senso di responsabilità i compiti loro assegnati. Mentre i carabinieri sovrintendono alla sicurezza a favore dei nostri connazionali che là stanno operando, a contatto della popolazione e, se necessario, opereranno in tutto

il settore divisionale britannico come il ministro Martino ha detto il 15 maggio scorso.

Insomma, sul nostro intervento era stato detto tutto e, come dice uno *slogan* pubblicitario abusato, anche di più. L'opposizione però non vuole vedere e non vuole capire. Affogata dal dispetto di non essere al Governo ignora lo spirito *bipartisan* e insiste con cavillose menzogne per trarre l'opinione pubblica dalla sua parte, senza contare i danni che reca alla sua immagine e a quella dell'Italia.

Nella feroce polemica accesa contro la maggioranza e il suo Governo, l'opposizione accusa il centro-destra antieuropeo e antiatlantico.

Devo vincere la tentazione di chiedermi da quale pulpito viene la predica, per ricordare invece ai figli, ai nipoti e ai nipotini del «Migliore» che essi oggi sono nell'Europa libera e nella NATO grazie alla scelta politica che l'Italia fece nel passato con i Governi di coalizione in cui erano presenti con la Democrazia cristiana, Liberali, Socialdemocratici e Repubblicani.

Ritornando ai nostri giorni, riguardo alle accuse mosse al Governo perché colpevole di aver minato la coesione europea, rimarco che la Gran Bretagna del laburista Blair avrebbe gli stessi demeriti, che condividerebbe con la Spagna e altri numerosi *partner* dell'Unione.

La verità è un'altra: l'ultimo scollamento europeo è stato causato dall'asse fra Berlino e Parigi; ora si tratta di valutarlo solo come si conviene ad ogni fatto occasionale. Badando ai fatti e non alle parole si deve procedere verso il futuro, continuando a lavorare uniti in Italia e nel resto d'Europa per edificare la nostra casa comune. Sono proprio questi i compiti che si è data la nostra diplomazia, intenta anche a rivalutare il ruolo dell'ONU.

Desidero esprimermi sui contenuti del decreto-legge pervenutoci con le modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati. Esso, a mio avviso, risponde appieno alle intenzioni dichiarate dal Ministro degli affari esteri e dal Ministro della difesa al Parlamento, rispettivamente il 14 aprile e il 15 maggio ultimo scorso.

Esiste un forte divario fra l'entità dei fondi assegnati agli aiuti umanitari e alle spedizioni militari; in proposito però occorre tenere conto che le spedizioni militari sono sempre costose, anche perché tra i fondi assegnati al contingente militare sono da comprendersi anche quelli destinati a migliorare le condizioni sanitarie della popolazione, alla bonifica dei terreni minati, al disinquinamento ambientale, agli interventi sulla viabilità e le infrastrutture. Nel provvedimento non manca neanche – lo osservo con soddisfazione – la giusta attenzione prestata alle condizioni giuridico-economiche del personale inviato in missione.

Per quanto avanti detto, preannuncio fin d'ora il voto favorevole di Alleanza Nazionale al disegno di legge di conversione. Colgo l'occasione per rivolgere, anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, il più sincero e sentito grazie ai nostri valorosi soldati che, lontani dalla Madrepatria, stanno servendo con onore, orgoglio, professionalità, dignità e ineguaglia-

bile generosità la causa della pace e della libertà. *(Applausi dal Gruppo AN e del senatore Contestabile. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Malabarba. Ne ha facoltà.

MALABARBA *(Misto-RC)*. Signor Presidente, sulla missione militare in Iraq siamo al massimo dell'ipocrisia: l'Italia è l'unico Paese tra i principali sostenitori della guerra americana dove non si sia aperta una crisi politica per lo scandalo delle false prove che hanno portato all'evento bellico. È in crisi Bush ed è in crisi Blair grazie alle operazioni di guerra unilaterale; l'Italia invece finisce al massimo per essere il Paese attraverso il quale sono transitati i *dossier* – rivelatisi una bufala – sull'uranio nigeriano fornito all'Iraq.

La guerra non è finita, come ammette lo stesso Presidente statunitense. Gli USA hanno vinto la guerra, ma non riescono a vincere la pace. Con la partecipazione di truppe del nostro Paese alla guerra, in questa fase, si sta violando l'articolo 11 della Costituzione. Ne siamo convinti: questa guerra è mascherata da aiuti alla ricostruzione, ma l'unico risultato certo del nostro intervento, come ha ammesso il ministro Pisanu, è che saremo bersaglio privilegiato, insieme ad altri Paesi belligeranti, degli attacchi terroristici.

Il nostro Paese partecipa e collabora alla gestione di un potere politico arbitrario e autoritario, rigettato da una popolazione che prima ha subìto il tiranno e ora subisce l'occupazione militare straniera, in una situazione che sta diventando estremamente disgregata dal punto di vista sociale. Il governatore Paul Brenner ha varato finora due leggi; in base alla prima nessun cittadino di uno Stato occupante può essere sottoposto a processo, in base alla seconda i giornali che criticano il nuovo potere potranno e dovranno essere chiusi: bella democrazia!

Rifondazione comunista dice no a questa missione e chiede il ritiro delle truppe dall'Iraq e anche dall'Afghanistan. È vero, quando vanno in missione, i militari rischiano la vita perché le guerre comportano rischi. Infatti, tutte le guerre sono sbagliate e lo sono ancor più quelle prive di alcuna legittimità internazionale e che suscitano la contrarietà della popolazione che si vorrebbe aiutare nei confronti dell'occupante. Ci pronunciamo contro la scelta di assegnare in sede deliberante i provvedimenti sulle altre missioni militari. La missione in Afghanistan è parte di questa guerra, una guerra del petrolio, una guerra per la definizione di una gerarchia di comando e di dominio sul mondo; è stato perciò sbagliato non affrontare questo tema in Assemblea.

Chiediamo non solo il ritiro delle truppe dall'Iraq ma anche dall'Afghanistan perché fanno parte di uno stesso contesto. L'Italia ripudia la guerra e ciò è ancora valido fino a quando non riuscirete a cambiare la Costituzione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Peruzzotti. Ne ha facoltà.

PERUZZOTTI *(LP)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, il disegno di legge al nostro esame è il risultato della decisione assunta alla Camera di stralciare dal testo del decreto-legge n. 165 del 2003 tutti gli interventi militari in proroga per permettere all'opposizione di circoscrivere il proprio voto contrario alla sola nuova missione umanitaria e militare in Iraq.

Lo scambio politico deliberato a Montecitorio in un certo qual senso ha funzionato, permettendo, forse a dispetto dei suoi stessi proponenti, una rapida approvazione da antica Babilonia alla Camera e il più largo pronunciamento finora ottenuto in Parlamento per la partecipazione italiana ad «*Enduring Freedom*».

La Lega Padana, ad ogni buon conto, ha deciso di esprimersi in favore di tutte le missioni militari rinnovate o appena autorizzate, sostenendo tanto il disegno di legge Selva-Ramponi in Commissione difesa, quanto l'Atto Senato n. 2437, oggi in discussione quest'Aula.

Il nostro pieno e convinto sostegno al provvedimento, tuttavia, non può esimerci dal sottoporre all'attenzione del Senato alcune considerazioni. In primo luogo, aggiungendo l'intervento in Iraq a quelli già in corso in Afghanistan e nei Balcani, il disegno di legge al nostro esame porta l'entità del coinvolgimento italiano nel mantenimento della sicurezza internazionale a livelli che non hanno precedenti in questo dopoguerra. Questo sotto il profilo sia delle risorse umane impiegate, sia degli oneri da sostenere.

Richiameremo solo due dati, per noi altamente emblematici: con questo provvedimento è stata ampiamente sfondata la soglia dei 10.000 uomini rischierati all'estero, che diventano 30.000 se si considerano gli avvicendamenti quadrimestrali delle truppe, come si è oltrepassata quella dei 200 miliardi mensili di vecchie lire per spese connesse al loro mantenimento. Ci si deve chiedere se questa esposizione sia o meno conforme agli interessi del Paese e alle sue attuali capacità economiche.

La Lega Nord ritiene che sia negli interessi dell'Italia concorrere alla piena reintegrazione dell'Iraq nel consesso delle Nazioni civili e alla continuazione della campagna contro il terrorismo internazionale. Così come reputa positivo per l'Italia continuare a dare il proprio apporto alla pacificazione dei Balcani, al contenimento della criminalità organizzata d'oltre Adriatico e alla prevenzione degli assalti migratori.

Forse si sta assistendo a una moltiplicazione veramente disordinata degli impegni, sulla quale occorre riflettere, prima che a qualcuno – e mi rivolgo al signor Sottosegretario – venga in mente di proporre un coinvolgimento dell'Italia nella stabilizzazione della Liberia. Infatti, in presenza di un problema di scarsità di risorse, onorevole rappresentante del Governo, come quello di cui soffre l'Italia, gli sforzi vanno concentrati dove serve di più e non dispersi in mille rivoli.

La seconda osservazione è la seguente. Il decreto prevede una combinazione di interventi umanitari, di polizia e militari, il cui obiettivo è quello di concorrere alla riabilitazione dell'Iraq.

Della sincerità delle intenzioni dichiarate dal Governo siamo più che convinti ed intendiamo ribadirlo in questa sede. Dobbiamo farlo perché da sinistra si è constato lo squilibrio dei costi che occorrerà sostenere, rispettivamente, per il mantenimento nel teatro della componente umanitaria e per quello della componente operativa, adombrando il sospetto di un inganno deliberatamente perpetrato dal Governo ai danni del Parlamento sulle effettive finalità della missione irachena.

E in effetti uno squilibrio c'è davvero, colleghi senatori; ma la sua esistenza non deve sorprendere: ai soldati e ai Carabinieri, infatti, spettano lo stabilimento delle condizioni minime di sicurezza entro le quali si deve svolgere l'intervento umanitario vero e proprio, nonché la responsabilità della grande logistica, funzioni che costano.

Questo lo sanno anche i colleghi dell'opposizione, che alla Camera hanno fatto appello ai propri trascorsi militari per contestare l'Esecutivo, come lo sanno gli esponenti del mondo delle organizzazioni non governative, forse troppo assuefatte in passato a pagare pesanti pedaggi ai signori della guerra per comprare *in loco*, con i soldi dei loro sostenitori, la sicurezza indispensabile ai propri operatori.

L'Iraq è in questo momento un Paese difficile, nel quale non si possono mandare allo sbaraglio i volontari della cooperazione privata...

BEDIN *(Mar-DL-U)*. Non è privata!

PERUZZOTTI *(LP)*. ...né le crocerossine, privi di adeguata protezione, senza condannarli ad un incerto destino.

La terza osservazione concerne quanto segue. Il decreto riflette importanti elementi del quadro politico strategico determinatosi in Iraq di cui non si può non tener conto.

L'opposizione ha chiesto lumi sulle regole di ingaggio cui si atterrà il nostro contingente e ha contestato il *transfer of authority* operato il 15 luglio scorso in favore del comando britannico di settore in Iraq. Si tratta di richieste e rilievi, in questo caso, privi di senso. Per ragioni di sicurezza, infatti, non è certamente possibile rivelare le modalità delle risposte che i militari italiani daranno alle minacce che dovessero eventualmente materializzarsi. Inoltre, non si capisce bene perché sottoporre i nostri ragazzi al comando britannico sarebbe così disdicevole. Nelle aree sottoposte alla loro responsabilità, salvo un paio di incidenti non ancora del tutto chiariti, gli inglesi hanno infatti dimostrato di sapersi muovere bene.

L'alternativa era chiedere l'assegnazione dei nostri soldati a un settore sotto il controllo diretto degli americani o dei polacchi, belligeranti contro Saddam Hussein esattamente come gli inglesi. Era impossibile pensare di ottenere la piena responsabilità su un intero settore senza aver contribuito alla campagna che ha portato al rovesciamento dell'odioso e certamente non rimpianto regime di Saddam Hussein.

Quarta osservazione. Da più parti si auspica una rapida sostituzione della direzione militare americana delle forze di stabilizzazione con un comando espresso dalle Nazioni Unite. Anche il Governo, per bocca del ministro Giovanardi, si è espresso favorevolmente ad un maggior coinvolgimento dell'ONU in Iraq. Occorre, tuttavia, intendersi, onorevoli colleghi e onorevole rappresentante del Governo: una legittimazione politica delle Nazioni Unite sarebbe certamente utile ed importante. Ma la sottoposizione dei contingenti inviati in Iraq alla direzione di un'autorità ONU non è certamente auspicabile né desiderabile in questo momento ancora così fluido.

I precedenti parlano chiaro: non una sola missione militare impegnativa diretta dal Palazzo di Vetro ha avuto successo, dalla ex Jugoslavia alla Somalia. Il più ampio coinvolgimento di contingenti ONU provenienti dal maggior numero di Paesi possibile, infatti, si è spesso tradotto in gravi difficoltà ed incidenti, anche a causa della scarsa preparazione delle truppe che hanno indossato i caschi blu.

Agli amici dell'opposizione che reclamano la sostituzione dei soldati americani con le milizie dell'ONU vogliamo ricordare i danni irrimediabili fatti alla missione UNOSOM II dalla violenza eccessiva con la quale i militari pakistani reagirono ai primi disordini in Mogadiscio nella primavera del 1993. Verrà certamente anche il tempo delle Nazioni Unite in Iraq, quando le acque saranno un po' più calme. Per ora, riteniamo sia prematuro.

Quinta ed ultima osservazione. La formulazione del decreto ha dovuto tener conto anche di una situazione finanziariamente difficile, che ha imposto il ricorso a coperture di fortuna. Dobbiamo ammetterlo, tanto più che è un problema che esiste da tempo, se è vero, come è vero, che in passato il Governo di centro-sinistra è stato costretto ad attingere ai proventi dell'8 per mille.

Questa volta, si è dovuta all'intervento della Commissione bilancio della Camera la circostanza che i fondi delle sanatorie destinati agli alluvionati e ai terremotati siano stati sostituiti con le risorse per le spese impreviste della Presidenza del Consiglio. Ma la questione di fondo resta e va risolta adottando un approccio diverso e più organico.

Da mesi nella Commissione difesa della Camera si discute un provvedimento che dovrebbe individuare cespiti fissi cui attingere per finanziare la partecipazione italiana alle maggiori operazioni internazionali di mantenimento o ristabilimento della pace. Ora, dopo quanto accaduto, l'approvazione di quel provvedimento e il suo sollecito inoltro al Senato ci sembrano indifferibili.

Concludendo, signor Presidente, onorevoli senatori e onorevole rappresentante del Governo, la Lega Nord voterà a favore del disegno di legge di conversione del decreto, richiamando tuttavia l'attenzione del Governo sulla necessità di procedere, in futuro, ad una selezione accurata degli impegni e di trovare, contestualmente, una soluzione dignitosa al problema delle coperture finanziarie di questi sempre più costosi interventi. *(Applausi dai Gruppi LP e AN).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Martone. Ne ha facoltà.

MARTONE *(Verdi-U)*. Signor Presidente, oggi ci troviamo a votare un decreto-legge che ci dà l'occasione per una disamina delle caratteristiche dell'impegno militare che il Governo Berlusconi ha ritenuto dover garantire nella seconda fase dell'operazione «*Iraqi Freedom*» e delle sue conseguenze. Una partecipazione militare alla quale noi ci siamo opposti fin dall'inizio e continueremo a opporci, perché riteniamo che sia collocata nell'alveo della illegittimità internazionale, poiché riteniamo che sia, seppure una seconda fase di quell'intervento militare, comunque caratterizzata da una dottrina, quella dell'attacco preventivo e dell'unilateralismo, che ha certamente ispirato l'intervento militare in Iraq.

Una seconda fase che, nelle menti di alcuni strateghi del Pentagono, avrebbe dovuto segnare la rinascita di un Iraq pacificato, democratico, che avesse superato finalmente i drammi e le emergenze che avevano caratterizzato l'era della dittatura di Saddam Hussein, una dittatura certamente spietata, certamente condannata e censurabile anche da noi (quindi non soltanto dal collega Peruzzotti).

Le speranze di una rapida transizione e di un nuovo destino per il popolo iracheno si stanno, invece, purtroppo infrangendo nella recrudescenza del confronto militare, nella sfiducia, se non nell'aperta opposizione, del popolo iracheno alla permanenza di quelle truppe dapprima viste come liberatrici e ora a tutti gli effetti di occupazione.

Oltre alle speranze e alle aspettative del popolo iracheno, sono crollate le illazioni e il castello di carte di prove costruite ad arte per giustificare l'intervento militare. La *querelle* infinita sulla presenza di armi di distruzione di massa sta infiammando il dibattito politico nell'opinione pubblica inglese e americana, non certamente qui, purtroppo, nonostante la presentazione di atti e di disegni di legge per la richiesta di inchieste parlamentari sulla questione e nonostante il presidente del Consiglio Berlusconi e il Governo più volte abbiano fatto riferimento a quelle prove (certamente oggi poco sostanziate) per giustificare l'avallo politico del Governo italiano alla prima fase dell'operazione «*Iraqi Freedom*» e all'intervento militare nella seconda fase. Il cono d'ombra che tale vicenda apre sull'Iraq è ulteriormente allargato dalla confusione e dalla maniera elastica, liquida, di intendere la legalità e il rispetto dei diritti umani.

Non vogliamo che l'Iraq, dopo essere stato la tomba della dittatura di Saddam Hussein, diventi, oggi, la tomba della verità e del diritto. Del diritto, innanzitutto se sono vere le recenti denunce di *Amnesty International* e di *Human Rights Watch* su frequenti violazioni dei diritti umani, torture, esecuzioni extragiudiziali da parte delle truppe d'occupazione statunitensi, che, se gli Usa avessero firmato il Trattato di Roma, potrebbero essere sanzionabili dal Tribunale penale internazionale.

Prima domanda: se le nostre truppe sono lì per operazioni di polizia, quali garanzie abbiamo che i prigionieri iracheni o coloro che venissero trattenuti o arrestati dalle truppe italiane non verrebbero consegnati alle autorità americane che potrebbero poi sottoporli a un simile trattamento?

E quali garanzie abbiamo che le nostre truppe in un caso estremo non potrebbero essere loro stesse sanzionabili dal Tribunale penale internazionale? Ed è la verità, vista la disinvoltura con la quale il Governo vuole vendere la partecipazione militare italiana come una missione a carattere umanitario o «a carattere prevalentemente umanitario».

Di recente Paul Wolfowitz ha ringraziato il Governo italiano per il contributo alle operazioni di polizia e di stabilizzazione dell'ordine pubblico e non certamente per le operazioni di carattere umanitario. Siamo favorevoli ad inviare aiuti umanitari subito al popolo iracheno, ma non certamente con le modalità che voi oggi proponete. E desidero spigarne il motivo.

Innanzitutto, siamo molto preoccupati della confusione tra il ruolo militare e quello umanitario, confusione che riteniamo certamente non accidentale, ma volutamente perseguita dal Governo; confusione che appare chiara anche leggendo il disegno di legge, dove c'è una forte sperequazione (uno su dieci) tra l'impegno finanziario per sostenere le operazioni militari da una parte e l'intervento umanitario dall'altro.

In secondo luogo, bisogna citare il caso dell'ospedale militare a Baghdad e della partecipazione della Croce Rossa Italiana. Nessuno ci ha spiegato – lo abbiamo chiesto al Governo in Commissione, ma non ci ha dato delucidazioni al riguardo – cosa sia successo veramente e perché la Croce Rossa internazionale abbia chiesto a quella italiana di rimuovere le insegne della Croce Rossa da quell'ospedale, poiché l'uso di forze armate per la tutela dello stesso di fatto andava ad infrangere alcuni dei codici di condotta che la Croce Rossa internazionale si è data per garantire l'imparzialità, l'obiettività e la funzionalità degli interventi umanitari.

Un altro punto importante riguarda le ONG che tornano da Baghdad, che sono state a Baghdad prima, durante e dopo l'intervento militare, a loro rischio e pericolo, e ci dicono che la partecipazione italiana che il Governo sta configurando e per la quale ci sta chiedendo un'approvazione certamente non sarà a loro tutela. Anzi, il rischio che la popolazione irachena possa interpretare anche la presenza militare italiana come una forza d'occupazione automaticamente potrebbe sottoporre ONG italiane oggi operanti in Iraq al grave rischio di attacco o comunque ad ostilità da parte della popolazione irachena.

Quindi, non regge la motivazione secondo la quale l'intervento militare italiano servirebbe a proteggere le ONG italiane che tra l'altro, ad oggi, non hanno assolutamente chiesto nessun intervento del genere, anzi chiedono di non usufruire dei fondi che l'Italia metterebbe a loro disposizione proprio perché ritengono che questa separazione netta e decisa tra umanitario e militare sia fondamentale anche per garantire la funzionalità delle loro operazioni.

Una separazione che, vorrei ricordarlo, è stata anche ribadita con forza dal segretario generale dell'ONU, Kofi Annan, in un documento sulla questione, cioè sulla relazione che intercorre tra intervento militare e aiuti umanitari, di recente presentato dal Consiglio di Sicurezza all'Assemblea generale dell'ONU e del quale abbiamo chiesto al Governo di

renderci copia per poter informare il nostro dibattito anche alle posizioni ONU al riguardo, che tendono a sottolineare ulteriormente i rischi derivanti da una commistione tra intervento militare e intervento umanitario, rischi che noi riteniamo esistano tutti nella partecipazione italiana.

Secondo punto: oltre che dalla confusione e dalla interpretazione abbastanza allegra della fattispecie intervento umanitario, siamo preoccupati perché riteniamo che nelle modalità con le quali l'Italia interviene in Iraq si possa configurare una partecipazione del nostro Paese come forza occupante. Di fatto, non abbiamo chiara la relazione che intercorre tra gli italiani presenti in Iraq e la *Coalition Provisional Authority.*

Soprattutto, riteniamo che se così fosse (e noi siamo convinti che così sia), l'Italia oggi non starebbe svolgendo un intervento di carattere umanitario, ma soltanto assolvendo agli obblighi, da parte di tutte le potenze occupanti, secondo la Convenzione di Ginevra, di prestare aiuto umanitario alle popolazioni dei Paesi occupati. Quindi questo certamente non sarebbe un intervento di carattere umanitario, ma soltanto la conseguenza della partecipazione italiana in quanto forza occupante. Su questo vorremmo insistere molto.

Vorrei chiudere il mio intervento cercando di suggerire un'ipotesi di percorso. Il collega Peruzzotti ha parlato della transizione verso le Nazioni Unite, però di questa ancora non abbiamo traccia. Abbiamo una serie di impegni di principio, ma di fatto riteniamo fondamentale oggi, subito, fare in modo che le truppe di occupazione vengano sostituite da un contingente multinazionale di pace e di *peace keeping*. Certamente non sono operazioni di *peace keeping* quelle che si stanno svolgendo oggi in Iraq.

Vogliamo che la gestione degli aiuti umanitari venga messa nelle mani dell'ONU. Questi spunti sono contenuti anche in ordini del giorno che ho sottoscritto con la collega De Zulueta – che immagino vorrà illustrarli in seguito – proprio perché riteniamo oggi il quadro generale fluido, ma vogliamo che il Governo italiano si impegni a fissare paletti chiari, che possano poi indirizzare la strategia politica internazionale e multilaterale verso una transizione effettiva del Paese verso la democrazia, la stabilizzazione e la pacificazione, verso un trasferimento immediato al nuovo Consiglio legislativo delle prerogative della *Coalition Provisional Authority*, verso l'indizione nel più rapido tempo possibile di elezioni politiche e il ritiro delle forze occupanti.

Da ultimo, ma non da meno, riteniamo opportuno, proprio alla luce delle gravi violazioni denunciate, per la necessità di assicurare un rapporto di fiducia e la legittimità della presenza futura di forze multinazionali e multilaterali di pace, fare chiarezza sulle violazioni dei diritti umani e sui crimini di guerra eventualmente compiuti, non soltanto oggi, ma anche durante la prima fase dell'operazione «*Iraqi Freedom*» e in precedenza dal regime di Saddam Hussein.

Tenuto conto di queste considerazioni, non possiamo far altro che continuare ad opporci al finanziamento di questa missione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Nieddu. Ne ha facoltà.

NIEDDU *(DS-U)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, è nota la nostra valutazione critica riguardo alla vicenda irachena, alle vie di fatto di una guerra attuata al di là di qualsiasi legittima determinazione internazionale, al pericoloso precedente della brutale legge del più forte, alla pedestre costruzione di falsi *dossier*, di ambigue informazioni di *intelligence* utilizzate per mettere a tacere dubbi e riserve sull'avvio delle operazioni belliche. Dubbi e riserve ora tornati in campo con l'inquietante amaro sapore dell'inganno ai danni dell'opinione pubblica che sta suscitando, non a caso, ampie ripercussioni negli Stati Uniti e nel Regno Unito.

È dunque oggi evidente quanto fossero fondate le nostre riserve sulla gestione della vicenda irachena da parte dell'Amministrazione statunitense e del Regno Unito, caratterizzata dalla forma dell'isolazionismo aggressivo per la guerra preventiva.

Tuttavia, il punto centrale che sta dinanzi a noi è quale sia la cosa giusta da fare adesso in Iraq e per l'Iraq, allorché non si riesce a concludere la guerra e ad avviare la pacificazione.

II quadro di legittimità affrontato con la risoluzione 1483 delle Nazioni Unite ha sostanzialmente riconosciuto lo *status* di forze di occupazione e le relative responsabilità alle truppe alleate: una presa d'atto della situazione sul campo!

L'Amministrazione USA si muove in questa logica: quella di integrare le forze di occupazione sotto il comando USA con le truppe di altri Paesi. In sostanza, un'ottica che si pone esclusivamente sul piano militare.

II pressante invito a fornire contingenti militari rivolto ad alleati e *partner* è stato raccolto da pochissimi Paesi, peraltro in grado di dare un apporto alquanto limitato in termini di risorse militari. Risorse comunque inadeguate ed insufficienti a consentire la riduzione dei costi – circa quattro miliardi di dollari al mese – e delle forze statunitensi in Iraq (tuttora attorno alle 145.000-150.000 unità, anziché le previste 50.000) ed il loro rientro in patria dopo un lungo periodo di impegno che le ha sottoposte ad un progressivo logoramento.

Gran parte dei Paesi, quelli più rilevanti sul piano politico-militare, ha preso tempo e condizionato l'assenso ad un rafforzamento del quadro di legittimità internazionale per la fase di stabilizzazione e ricostruzione in Iraq. Così dovremmo fare anche noi, riflettendo attentamente prima di essere coinvolti in una situazione, come quella in Iraq, tutt'altro che pacificata.

Dallo scorso 1º maggio, quando il presidente Bush dichiarò concluse le operazioni, decine e decine di militari sono stati uccisi in agguati ed attacchi ormai diventati persistenti. E agenzie, poc'anzi, hanno dato notizia di un'ulteriore vittima questa mattina. «Una classica campagna di guerriglia», è stata la definizione data dal generale John Abizaid, subentrato al comando generale in Iraq a Tommy Franks; «continuazione della guerra» l'ha definita il generale Richard Myers, comandante in capo delle forze armate degli Stati Uniti. Giudizi stridenti con quelli riduttivi e minimizzanti espressi dai falchi dell'amministrazione americana.

Tra queste opposte valutazioni, espresse, da un lato, da chi non può ridurre le forze sul campo, e, dall'altro, da chi deve rassicurare un'opinione pubblica scossa ed allarmata, voglio ricordare un recentissimo studio del «Center for Strategic and International Studies» di Washington, ripreso nei giorni scorsi dal «Financial Times». Questo studio, curato da Anthony Cordesman, usa toni e termini ben più allarmati quando afferma che la guerriglia potrebbe trasformarsi nella «Terza guerra del Golfo», questa volta direttamente contro il popolo iracheno, e non è affatto chiaro se in questo possibile conflitto asimmetrico le forze alleate sarebbero in grado di prevalere.

Vorrei ancora ricordare che nei giorni scorsi un Comitato del Pentagono, recatosi in Iraq su incarico del Senato degli Stati Uniti, nella sua relazione conclusiva al Senato afferma che solo una coalizione multilaterale può affrontare la fase di stabilizzazione e ricostruzione. Dunque, a quale operazione il nostro Paese si appresta a partecipare? Ad una operazione umanitaria, come indicato dal Parlamento lo scorso aprile, o ad una operazione di occupazione?

Noi, cari colleghi, abbiamo il dovere di essere chiari su questo punto; possiamo dissentire o convenire, ma nella chiarezza. Quel che, viceversa, è inaccettabile ed insostenibile è ripetere qui, in sedicesimo, le ambiguità già praticate alla vigilia delle operazioni belliche per accreditare le medesime. Invece, questa chiarezza non la si vuole e dunque è più difficile vedere quel che ineluttabilmente già si pone di fronte al fallimento della strategia unilaterale militarista (non militare, che è cosa seria), cioè l'urgenza del multilateralismo, del ruolo del Consiglio di Sicurezza, della presenza militare da ricondurre sotto la responsabilità dell'ONU.

Contribuire con le nostre forze all'occupazione dell'Iraq, perché di questo si tratta, ponendo il nostro contingente sotto il comando britannico, nel settore Sud, non aiuta la soluzione dei problemi in Iraq.

Né tanto meno aiuta l'ipocrisia spicciola che di fronte al Paese e qui in Parlamento si sta facendo parlando di forme di coordinamento con le truppe di occupazione e di non subordinazione del nostro contingente.

Quello che è stato detto qui è alquanto diverso da quello che il provvedimento prevede e ha ben poco della necessaria chiarezza su materie così delicate.

Quando si attuano forme di coordinamento, si nomina e si accredita presso il comando di riferimento un ufficiale di collegamento. Non si nomina, come in questo caso, un maggiore generale italiano vice comandante di tutte le truppe di occupazione del settore Sud.

Quale più palese dimostrazione vi può essere della nostra integrazione e partecipazione alle forze di occupazione dell'assunzione di un ruolo ai più alti vertici della catena di comando delle stesse?

Non vi pare, signori del Governo e colleghi dell'occupazione, di abusare della credulità del Senato, di noi tutti, maggioranza e opposizione? Il Governo sia così amabile da volerci chiarire come è possibile che un valoroso ufficiale italiano – di cui non faccio il nome, ma è un nome noto – venga sottoposto, in qualità di vice comandante, al comando del maggior

generale Peter Wall e come possa egli, da vice comandante delle forze di occupazione del settore Sud, rispettare la volontà sovrana dell'Italia, che dichiara di non far parte delle forze di occupazione perché l'articolo 11 della Costituzione impedisce una simile eventualità.

Eventualità che non è costituzionalmente nelle disponibilità di nessuna maggioranza, ma voi volete aggirarla con una finzione dialettica. Questa finzione è grave, perché si tratta di forze che non sono delle Nazioni Unite, non sono forze di pace ma di occupazione, non hanno legittimità internazionale se non quella di essere considerate responsabili dell'ordine, o del disordine, dalla risoluzione n. 1483 del Consiglio di Sicurezza dell'ONU.

Cosa fare, dunque, per superare il caos iracheno per quello che compete ad un grande Paese come l'Italia, che presiede in questo semestre l'Unione europea? Possiamo e dobbiamo lavorare insieme agli Stati Uniti per definire le nuove frontiere della Comunità internazionale ad iniziare dall'Iraq, per una ben più ampia cornice di legittimità con il ritorno al multilateralismo, con il recupero del ruolo del Consiglio di Sicurezza ed in attesa di un Governo legittimo eletto dal popolo e della creazione di una autorità irachena di transizione che non sia ridotta solo a prendere ordini dalle potenze occupanti e che sia garantita da una presenza militare giuridicamente sotto mandato ONU.

Questo, a nostro parere, è l'aiuto migliore e più utile che possiamo dare ai nostri amici ed alleati degli Stati Uniti e del Regno Unito.

Come non capire che anche la morte dei figli di Saddam Hussein e la sua stessa cattura o morte non cambieranno il sentimento ostile diffuso nella popolazione nei confronti dell'occupazione, né cambieranno le condizioni di insicurezza, di disagio economico e sociale della stessa?

Vedete, gli stessi più autorevoli osservatori israeliani, certo non sospettabili che di sentimenti più che amichevoli nei confronti degli Stati Uniti, sottolineano che «ci sono molte forze che hanno ragioni per continuare ad opporsi all'occupazione». E queste forze non sono composte solo da coloro che militavano nel partito Baath o nel disciolto esercito iracheno; ne fanno parte elementi religiosi, Sciiti e Sunniti, persino i Curdi delusi dall'occupazione per essere stati tagliati fuori dal controllo di Kirkuk.

Colleghi, noi non siamo in assoluto contrari all'impegno anche militare dell'Italia nelle operazioni internazionali.

Abbiamo espresso il nostro voto favorevole su tutte le altre numerose e rischiose operazioni contenute nel disegno di legge n. 2436, di proroga delle missioni, e tra queste quelle in Afghanistan, non meno pericolose di quelle in Iraq.

Non siamo dunque contrari ad un nostro impegno, ma ad un atteggiamento e ad una decisione difforme dalle indicazioni che a suo tempo, in aprile, il Parlamento ha indicato al Governo.

È evidente che è interesse e responsabilità di tutta la comunità internazionale ricostruire, democratizzare, modernizzare l'Iraq e tutta la regione, risolvendo nel contempo la questione palestinese. Ma la lezione so-

lare che viene dall'Iraq è che non basta vincere le truppe nemiche per liberare il popolo, insediando truppe di occupazione. Così non funziona e noi non aiutiamo i nostri amici americani e britannici seguendoli su questa strada sbagliata, diventando parte politica e militare occupante, agli occhi del popolo iracheno e di tutto il mondo arabo.

In tutte le consimili vicende pregresse la precondizione per la credibilità della fase di stabilizzazione e ricostruzione è stata di mettere tale fase nelle mani degli organismi internazionali, operando una cesura netta tra il conflitto e i suoi protagonisti diretti dalla fase successiva della costruzione della pace.

Mai, dico mai, i Paesi che hanno condotto le operazioni belliche sono stati quelli che hanno assunto «in prima persona» il compito della stabilizzazione e della ricostruzione. I tradizionali pilastri della politica estera dell'Italia sono le Nazioni Uniti, la NATO e l'Unione Europea.

I contesti multilaterali nei quali l'Italia si colloca costituiscono la cornice politica e giuridica di riferimento per l'azione nel campo della sicurezza e della difesa. Voi, con questo provvedimento, date il segno di una involuzione di questi contesti.

Per questo insieme di ragioni esprimeremo un voto di contrarietà sul provvedimento in esame.

Infine, signor Presidente, colleghi, questa nostra motivata posizione, dettata dal dovere di lealtà, cui sentiamo di non dover mai venire meno nei confronti della funzione che *pro tempore* siamo stati chiamati a ricoprire, non può essere occasione di misere speculazioni sulla sincera e non solo doverosa solidarietà, stima e riconoscenza che sentiamo di avere nei confronti delle nostre Forze armate, che assolvono ed assolveranno ai compiti richiesti loro con le note capacità professionali e con le specifiche e peculiari doti di umanità in ogni teatro di operazioni riconosciute alle donne e agli uomini del personale militare italiano.

No! Noi respingiamo al mittente queste ignobili speculazioni, colleghi della maggioranza: non nascondetevi dietro ai nostri ragazzi e ragazze in divisa. Loro hanno la responsabilità di ubbidire; siete voi, e non loro, che state decidendo – sbagliando – questa forma e questo modo di partecipazione alla vicenda irachena.

Noi vi diciamo che ci può essere un altro modo più efficace, migliore e più sicuro per i nostri militari e per il conseguimento dei risultati di pacificazione e ricostruzione dell'Iraq dichiarati.

In ogni caso, come ebbe a dire un grande statista: «Non condivido una scelta sbagliata di chi decide per il mio Paese, ma questo è il mio Paese». Così è per noi: gli italiani, civili e militari, chiamati a dare seguito ad una decisione sbagliata sanno che hanno il nostro rispetto, la nostra solidarietà e la nostra riconoscenza. *(Applausi dai Gruppi DS-U, Verdi-U e Mar-DL-U. Congratulazioni).*

Disegni di legge, nuova assegnazione.
Commissioni permanenti, autorizzazione alla convocazione

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, è stato riassegnato alla 12ª Commissione permanente in sede deliberante, fermi restando i pareri già richiesti, il disegno di legge recante «Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati» (255) e connessi nn. 379, 623, 640, 658 e 660.

Sono stati inoltre deferiti in sede deliberante alla 7ª Commissione permanente il disegno di legge n. 2213-B e il connesso disegno di legge n. 2444, in materia di interventi per i beni e le attività culturali.

Le predette Commissioni sono fin d'ora autorizzate a convocarsi in orari non coincidenti con sedute dell'Assemblea.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2437

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione generale del disegno di legge n. 2437.

È iscritto a parlare il senatore Occhetto. Ne ha facoltà.

OCCHETTO *(Misto-LGU)*. Signor Presidente, a proposito della guerra in Iraq voglio far notare che la grande stampa internazionale è ormai piena delle bugie, delle venti affermazioni che sono state smentite da chi le aveva fatte, cioè dai servizi segreti e dai Governi, nonché dalle varie istituzioni internazionali.

Desidero ricordare alcune di queste menzogne, che sono più numerose dei minuti che mi sono stati concessi. La prima è che gli attentati dell'11 settembre erano stati compiuti dall'Iraq; questa menzogna, sulla base della quale è stata suscitata tutta l'opinione pubblica americana, è stata smentita dai fatti.

La seconda menzogna è che l'Iraq aveva ricevuto l'uranio da Paesi africani per alimentare il suo programma nucleare; anche questa si è rivelata una fola. La terza è che l'Iraq e Al-Qaeda lavoravano insieme e anche questa è caduta rapidamente.

La quarta menzogna è che l'Iraq aveva ancora ingenti riserve di armi chimiche – tutta la stampa lo diceva – sufficienti a distruggere il mondo; è stato scientificamente dimostrato che erano materiali ormai deteriorati da tempo.

La sesta menzogna è che l'Iraq aveva testate chimiche sufficienti a colpire gli inglesi a Cipro. Sono stati poi gli stessi inglesi a dire che si sentivano tranquilli e sicuri in quell'isoletta.

La settima menzogna è che Saddam Hussein produceva un agente infettivo del vaiolo, una dichiarazione di Colin Powell che l'ONU ha dovuto smentire.

L'ottava menzogna riguarda le armi di distruzione di massa: Blix smentisce Blair sulla loro esistenza. La nona riguarda il fallimento delle precedenti ispezioni sugli armamenti. Questa affermazione fa parte del discredito gettato sull'ONU perché, se in tutto il mondo si facessero ispezioni che danno il risultato prodotto in Iraq, saremmo vicini al disarmo generale.

La decima menzogna è che l'Iraq poteva usare le armi di distruzione di massa nel giro di quarantacinque minuti; anche questa affermazione si è dimostrata falsa.

L'undicesima riguarda il *dossier* bugiardo sulle infrastrutture usate per nascondere le armi; la dodicesima attiene all'esistenza della famosa linea rossa di armi chimiche per fermare le truppe angloamericane sul terreno.

La tredicesima concerne il petrolio: i ricavi del petrolio iracheno andranno agli iracheni, aveva dichiarato solennemente Blair, ma pochi giorni dopo una risoluzione del Consiglio di Sicurezza ha affidato il controllo di questi ricavi agli Stati Uniti d'America e al Regno Unito.

La quattordicesima menzogna è il ritrovamento delle armi di distruzione di massa, che erano invece *roulotte* inglesi che contenevano idrogeno per palloni metereologici.

Signor Presidente, l'insieme di queste menzogne mi induce a dichiarare che bisogna mandare via i bugiardi dall'Iraq. Chi usa queste menzogne non può svolgere una funzione di polizia e di arbitrato internazionale. Tutto deve tornare nelle mani di un ente terzo, affidabile, un organismo delle Nazioni Unite – non può essere diversamente – che abbia il pieno controllo dell'area.

Certo, bisogna finanziare le iniziative umanitarie e di polizia internazionale dell'ONU. Tra di noi si dovrebbe però aprire una grande discussione sulla differenza tra polizia internazionale e guerra. Credo che a partire dalla guerra in Afghanistan abbiamo sbagliato la nozione di polizia internazionale. È questo un grande tema dell'epoca moderna: non possiamo affidare la polizia ad una delle parti in causa; la polizia ha una funzione terza, che deve svolgere con equanimità e con sistemi diversi da quelli della guerra.

Per tali ragioni sono stato contrario anche alle spedizioni in Afghanistan: è stata quella la prova generale della grande menzogna che è stata la guerra in Iraq. Soltanto dei ciechi possono non aver capito tutto questo. Ecco perché occorre ricostruire rapidamente la piena sovranità del popolo iracheno.

Anch'io mando un saluto a tutti i nostri soldati e alle nostre crocerossine, per la capacità di svolgere una funzione umana in questi Paesi. D'ora in poi vorrei vedere questi soldati soltanto sotto una bandiera, una sola, quella delle Nazioni Unite, l'unica che possiamo riconoscere e che il Parlamento può rispettare. *(Applausi dai Gruppi Misto-Com, DS-U, Mar-DL-U, Verdi-U e del senatore Gubert).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gubert. Ne ha facoltà.

* GUBERT *(UDC)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, l'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa e quella dell'Unione Europea occidentale avevano entrambe, a grande maggioranza, compresi i rappresentanti italiani della maggioranza, espresso una valutazione negativa sull'intervento militare unilaterale degli Stati Uniti in Iraq per rimuoverne il Governo.

Purtroppo, il Governo italiano, assieme a pochi altri, ha avallato la scelta degli Stati Uniti ricorrendo a giustificazioni non credibili circa la legittimazione ONU di tale intervento armato.

Certamente gli Stati Uniti hanno ritirato la loro proposta di risoluzione al Consiglio di sicurezza, che autorizzava l'uso della forza contro l'Iraq, poiché non solo Paesi con diritto di veto, ma la stessa maggioranza dei Paesi membri di detto Consiglio l'avrebbero respinta, nonostante le grandi pressioni e i ricatti esercitati.

La risoluzione approvata successivamente alla guerra non a caso chiama, del resto, «occupanti» gli Stati che in modo illegittimo hanno rimosso il Governo iracheno.

Il Parlamento italiano ha successivamente, in aprile, votato a favore dell'invio di personale civile e militare, nonché di mezzi per cooperare alla ricostruzione in Iraq. Ricordo tuttavia con precisione come il Governo in Aula abbia garantito che l'invio di forze militari fosse esclusivamente destinato a garantire la sicurezza degli aiuti umanitari.

Ciò ha indotto molti, me compreso, a ritenere prevalente il bene derivante dall'aiuto umanitario rispetto al male che si poteva intravedere nel collaborare, in qualche modo, con chi aveva violato la legalità internazionale usando della enorme superiorità militare per tutelare propri interessi o per imporre proprie visioni di ciò che è bene e ciò che è male.

Tale convinzione è tuttavia messa alla prova da ciò che è di fatto accaduto e che viene confermato dall'articolo 6 del decreto, che esplicitamente aggiunge agli scopi dell'invio del contingente militare anche il «concorrere al processo di stabilizzazione del Paese».

Chiaro è il sentimento di essere stato ingannato: si è andati ben oltre la garanzia della sicurezza degli aiuti umanitari italiani. Prima giocando su qualche voluta ambiguità di linguaggio ed ora in modo in esplicito, il Governo italiano si è apprestato a seguire la dottrina Bush per la difesa e la sicurezza degli Stati Uniti. A questi ultimi spetta, secondo il documento ufficiale dell'Amministrazione sulla sicurezza e la difesa, la decisione ultima circa l'impiego della forza militare in campo globale; ad altri Stati volenterosi, meno dotati militarmente (come sarebbe l'Italia), spetta il compito di gestire il periodo di occupazione postbellica.

Il Governo italiano non si è finora mai espresso contro tale dottrina – che assegna agli Stati Uniti il compito di decidere sull'impiego della propria enorme forza militare anche a prescindere, se serve, da ONU e altre alleanze per tutelare i propri valori e interessi e afferma l'opportunità della guerra preventiva non solo per rispondere alla certezza di una grave ed imminente aggressione, ma anche per ridurre il semplice rischio che tali valori e interessi possano correre pericoli – anzi si è prodigato per far

comprendere come l'Italia sostenga tali indirizzi politici dell'Amministrazione Bush.

L'invio di contingenti militari italiani è diventato cooperazione a gestire una situazione postbellica nata da una violazione delle regole internazionali e ciò è inaccettabile, se la politica deve essere guidata dall'etica e non solo dall'opportunismo degli interessi.

Si potrebbe ritenere che una presenza straniera in Iraq comunque sia necessaria per garantire una transizione accettabile dalla distruzione dell'organizzazione statuale precedente a quella nuova e che qualsiasi sia il modo nel quale si è arrivati all'attuale situazione, legittimo o meno, sia saggio provvedere a ricostruire quanto è stato distrutto con la guerra e lo sradicamento dell'organizzazione politica precedente.

Ciò è a mio avviso condivisibile, ma se si può, per ragioni eticamente valide, assumere una posizione di responsabilità per la situazione irachena nonostante l'illegittimità dell'intervento USA che l'ha causata, non si può rinunciare a richiedere il rispetto della legalità internazionale d'ora in avanti.

Conformemente alla sua missione, sia l'ONU ad assumere la regìa della transizione, impegnando gli Stati Uniti d'America – i responsabili della situazione – oltre che il Regno Unito.

Il Governo italiano dovrebbe fare pressioni al riguardo, offrendo il contributo italiano anche al mantenimento dell'ordine pubblico per un periodo temporaneo, a condizione che l'intera regìa sia dell'ONU.

Purtroppo, il decreto all'esame non pone questa condizione, e ciò costituisce una violazione del diritto internazionale, a meno che l'Italia non si ritenga potenza occupante. Ben vengano, quindi, gli aiuti umanitari, ben venga anche creare le condizioni affinché tali aiuti giungano in sicurezza ai destinatari che ne necessitano. Si ponga invece fine ad una collaborazione con le potenze occupanti, al controllo militare del territorio, a meno che tali potenze non convengano di riconoscere la regìa dell'ONU, che garantisce in ogni caso meglio che in Iraq non si instauri un regime di natura neocoloniale al servizio degli interessi degli occupanti.

E non si venga a dire che, comunque, la legittimità dell'intervento militare degli Stati Uniti deriva dall'aver rimosso un dittatore. Non vi erano in Iraq le condizioni di emergenza umanitaria invocate per l'intervento in Kosovo a tutela dei cittadini serbi di origine albanese, e in ogni caso nessuno ha affidato agli USA il ruolo di abbattere con la forza militare tutte le dittature.

La democrazia si fa crescere con la pazienza dei tempi del mutamento culturale e con lo sviluppo, il nuovo nome della pace, come diceva Paolo VI. La democrazia non si fa crescere con l'imposizione militare, senza tener conto del fatto che numerose sono state e sono le dittature sostenute dagli USA quando esse tutelavano o tutelano i loro interessi.

L'Amministrazione Bush in Iraq ha compiuto una patente violazione del diritto internazionale e dei princìpi del pensiero sociale cristiano, al quale mi ispiro. Per questo mi oppongo a che il mio Paese collabori a tale violazione. E a titolo personale voterò contro la conversione in legge

del decreto. *(Applausi dai Gruppi DS-U e Mar-DL-U e dei senatori Martone e Occhetto. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bedin. Ne ha facoltà.

BEDIN *(Mar-DL-U)*. Signor Presidente, chiedo alla Presidenza di allegare agli atti della seduta il testo integrale del mio intervento, perché alla compressione dei tempi d'Aula, aggravata dalla richiesta di presentare emendamenti ancora prima che iniziasse l'esame in Commissione, si è aggiunto il mancato approfondimento nelle Commissioni esteri e difesa, come l'Aula ha appreso stamattina. Lo segnalo senza consumare altro tempo, ma protesto anche a nome di chi non ha ancora ammainato le centinaia di migliaia di bandiere della pace dalle nostre finestre.

Questo decreto-legge, signor Presidente, onorevoli colleghi, ha cambiato titolo prima di arrivare al Senato ed ha molti meno articoli. Ora ha per titolo: «Interventi urgenti a favore della popolazione irachena», ma il suo contenuto è un altro. Il contenuto è la scelta politica che il Governo italiano ha fatto in questi mesi e che, con questo decreto-legge, cerca di far compiere al Parlamento: la legittimazione della guerra preventiva.

Il Governo delle destre non era riuscito a far compiere prima questa scelta grazie all'opposizione straordinaria dei cittadini e della Chiesa italiana, alla mobilitazione dell'opinione pubblica mondiale, nonché al contributo interessante di molti Governi e Stati democratici. Ma evidentemente il Governo italiano non ci aveva rinunciato. Non ci aveva rinunciato fin dal 15 aprile di quest'anno, quando il ministro Frattini, intervenendo in Parlamento, si è così espresso: «La missione che avremo in Iraq non è l'ISAF dell'Afghanistan e neppure quella dei Balcani, missioni, queste, destinate alla stabilizzazione politica e sociale oltre che alla sicurezza.

Quella dell'Iraq di oggi è invece una missione italiana che ha lo scopo emergenziale e umanitario di salvaguardare, mentre si definisce il quadro internazionale, le condizioni della popolazione civile».

Riassumo le caratteristiche che il Governo ha proposto al Parlamento in quella occasione e in base alle quali ha ricevuto il mandato: una missione italiana e non legata alle forze occupanti; destinata all'emergenza umanitaria, e quindi mirata sulla popolazione civile; provvisoria, in vista della definizione delle scelte internazionali.

Nessuna di queste tre caratteristiche è oggi predominante nella missione in Iraq: politicamente il Governo ha scelto di farne uno strumento non di presenza italiana, ma di collaborazione con le forze occupanti; la stabilizzazione e quindi il controllo del territorio sono prioritari rispetto alle condizioni della popolazione civile; l'annunciata azione umanitaria dell'Italia non si è collegata finora a nessuna delle presenze delle agenzie internazionali e delle organizzazioni multilaterali, a cominciare dall'Unione Europea.

Attraverso il decreto-legge il Governo vuole ora dare copertura giuridica alla scelta politica già fatta. L'articolo 6 del decreto-legge recita

esattamente: «per concorrere al processo di stabilizzazione del paese». Sono le parole scritte nel decreto-legge che consacrano il cambio di natura della missione. Al Gruppo Margherita-l'Ulivo questo cambio di missione non sta bene; esso è un inganno al Parlamento.

Io sono stato tra coloro che, a conclusione del dibattito parlamentare di metà aprile, hanno votato contro la missione italiana in Iraq, per una serie di motivazioni che originavano sia dalla netta opposizione all'intervento unilaterale angloamericano in Iraq, sia dalla contrarietà ad inquadrare come umanitaria una azione militare.

C'era anche una ragione molto concreta di quella mia opposizione: un contingente di 3.000 uomini appariva del tutto spropositato rispetto agli scopi umanitari e quindi rendeva possibili altre operazioni, che sono infatti quelle diventate prevalenti nella decisione del Governo.

La scelta politica della Margherita-l'Ulivo fu comunque allora di acconsentire ad una azione che veniva presentata come umanitaria. Per questo ora il nostro Gruppo in Senato punta ad ottenere, sia attraverso il dibattito che attraverso l'azione emendativa, un risultato ulteriore, dopo la chiarificazione di contenuti raggiunta alla Camera: evitare che la presenza italiana in Iraq si fondi – come ho detto – sull'inganno; fare davvero della attuale presenza italiana un'azione umanitaria, come ci aveva assicurato il ministro Frattini a metà aprile in maniera formale in Parlamento e come ora recita il titolo del decreto-legge.

A rafforzarci ulteriormente nella convinzione che è questo il compito che tocca al Senato è stata una dichiarazione del sottosegretario alla difesa degli Stati Uniti, Paul Wolfowitz, fatta proprio nelle ore in cui i deputati dovevano decidere su questo decreto. Il sottosegretario Wolfowitz ammette che «il dopoguerra era stato sottovalutato» e le truppe USA sono dispiegate in troppi fronti. Lo dice dopo che il Presidente degli Stati Uniti ha rivolto un appello alla comunità internazionale. Bush è nei guai, non ha più soldati da mandare a Baghdad e quelli che sono là invocano il cambio, vorrebbero tornare a casa dopo mesi duri.

Ed ecco che Wolfowitz precisa che cosa vuole l'Amministrazione americana sul piano militare: corpi come quello dei Carabinieri italiani. «Gli inglesi li hanno nel loro settore e sono entusiasti delle loro capacità», dice. «I Carabinieri sono esattamente quello di cui abbiamo bisogno, non carri armati e mezzi pesanti, ma gente che sappia fare il lavoro della polizia».

Come in tutte le vicende che hanno visto coinvolto il governo delle destre e l'Amministrazione americana negli ultimi tempi, anche in questa occasione viene da oltre Atlantico la descrizione di quello che il Governo italiano non dice, ma dovrebbe dire al Parlamento. *(Applausi dei senatori Giaretta e De Zulueta).*

Quello che l'Amministrazione americana dice è: il comando politico è degli Stati Uniti; il contingente italiano opera nel settore degli inglesi e quindi non in autonomia; i Carabinieri non devono scortare gli aiuti umanitari, ma fare da polizia militare per le truppe angloamericane.

Questo modo di procedere anche dell'Italia non aiuta la stabilizzazione dell'Iraq. La stabilizzazione dell'Iraq è legata a due scelte politiche.

La prima scelta politica è ricondurre la transizione sotto l'autorità delle Nazioni Unite, superando la condizione di un Paese militarmente occupato, nel quale una parte non piccola della popolazione avverte la presenza angloamericana come presenza di occupazione.

La seconda scelta riguarda l'affermarsi di un'autorità irachena che prenda nelle sue mani progressivamente il destino di quel Paese, compresa la sicurezza. Infatti, è assai difficile garantire la sicurezza nelle aree urbane in un Paese attraverso l'azione di un esercito scarsamente preparato a gestire i problemi di sicurezza. C'è bisogno di una forza di polizia che non può che avere un carattere nazionale e che non può che dipendere da una autorità nazionale.

Queste due fondamentali scelte politiche, necessarie per garantire la stabilizzazione del Paese, sono ostacolate dal perdurare di una situazione di occupazione militare e di comando affidato all'autorità militare angloamericana.

Le potenze occupanti, secondo la definizione adottata dalla risoluzione delle Nazioni Unite, stanno incontrando enormi difficoltà: difficoltà militari, in quanto è in corso, in Iraq, una guerriglia, a bassa intensità ma tragica, di cui non si scorge la fine; difficoltà politiche, perché l'istituzione del Consiglio governativo provvisorio, tuttavia sotto il superiore comando del governatore americano, ancora non ha aperto un autentico spiraglio sul futuro democratico di quel Paese; infine, difficoltà finanziarie, in quanto l'impresa irachena sta costando, ad esempio agli Stati Uniti, quattro miliardi di dollari al mese. Siamo al massimo di quanto era stato previsto all'inizio della guerra da tutti gli analisti, americani e internazionali.

Per questo bisogna fare ora le due scelte politiche che ho indicato. Del resto, si tratta di una prospettiva che a metà aprile il ministro Frattini aveva indicato al Parlamento, dicendo che era utile «convogliare il contributo di aiuto umanitario italiano di oggi» – ma si è visto che non si tratta di semplice aiuto umanitario – «verso nuovi schemi concordati in ambito collettivo».

Bisogna però scegliere quali sono questi schemi concordati in ambito collettivo. Naturalmente, l'ambito collettivo non può essere il *country club* del Texas, dove si sono incontrati il Presidente americano ed il Presidente del Consiglio italiano. C'è invece un'unica strada possibile: chiedere subito una nuova risoluzione del Consiglio di Sicurezza.

L'occupazione americana si deve trasformare in occupazione transitoria, affidata alla responsabilità delle Nazioni Unite; il signor Bremer deve essere sostituito da un responsabile dell'ONU, il quale, a sua volta, deve essere sostituito, quanto prima, da un Governo iracheno legittimato dal voto popolare. Il Governo italiano, come presidente di turno del Consiglio dell'Unione Europea, lavori in questa direzione.

C'è bisogno di un'Europa soggetto internazionale, protagonista, con una politica estera e della difesa comune, non per contrapporla agli Stati

Uniti, ma neppure per seguirli sempre e dovunque: questi sono i due estremi opposti. Dobbiamo costruire anche in questa occasione una nuova *partnership* atlantica su una base di parità, in cui Europa e Stati Uniti si ascoltino e si influenzino a vicenda. *(Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U e dei senatori Martone, Occhetto e De Paoli. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pellicini. Ne ha facoltà.

PELLICINI *(AN)*. Signor Presidente, oggi non me ne va bene una: devo intervenire per ultimo, in un'Aula ovviamente stanca, alla vigilia delle vacanze; tra l'altro, sono relatore sul disegno di legge, ma non vi è stata la possibilità di portare la relazione in Aula. Comunque, cercherò di rimediare.

PRESIDENTE. Senatore Pellicini, se preferisce svolgere il suo intervento all'inizio della seduta pomeridiana, può farlo.

PELLICINI *(AN)*. La ringrazio, perché tra l'altro sono abbastanza stanco.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del provvedimento in titolo ad altra seduta.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza mozioni, un'interpellanza e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta *(ore 13,51).*

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 27 giugno 2003, n.151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada (2422)

G100

GRILLO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2422, di conversione del decreto legge n. 151 del 27 giugno 2003,

impegna il Governo:

a prevedere che gli enti proprietari o concessionari autostradali che decidano di elevare il limite massimo di velocità fino a 150km/h siano preventivamente autorizzati dal Ministero delle infrastrutture, che verifica il rispetto delle condizioni previste dall'articolo 142 del decreto legislativo n. 285/92, e successive modificazioni. I tratti autorizzati dovranno essere dotati di apparecchi fissi di controllo remoto della velocità ed il limite di velocità di 150km/h potrà essere consentito solo nella terza corsia;

inoltre, invita il Governo a valutare l'opportunità:

di applicare il limite di velocità di 150km/h alle sole autovetture che abbiano di serie dispositivi di frenata, sistemi di controllo della stabilità, sistemi di ritenuta supplementari e di protezione dell'abitacolo di *standard* elevati, e che abbiano un equilibrato rapporto peso/potenza;

di adottare la sanzione amministrativa massima per eccesso di velocità al superamento comunque dei 170km/h.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione..

G101

CREMA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerato da un lato l'immediato effetto negativo della diffusione sui giornali di notizie rassicuranti sulla facilità di recuperare ben due volte

all'anno i punti perduti, mediante la semplice frequenza ad un corso di aggiornamento;

considerata viceversa l'esperienza consolidata in tutto il mondo, che consente al sistema della patente a punti di ottenere effetti positivi anche oltre il primissimo impatto, purché la restituzione dei punti non avvenga automaticamente, senza cioè che si verifichi prima il miglioramento e la riabilitazione del guidatore (*driver improvement and rehabilitation*);

al fine di garantire questo secondo risultato, ed evitare il primo,

impegna il Governo:

e segnatamente il Dipartimento dei trasporti terrestri, nella redazione del decreto che regolamenterà le autorizzazioni per i corsi di recupero dei punti, a prevedere che tale recupero sia subordinato ad un giudizio sulla profittevole frequenza, e ad una prognosi contro la probabilità di future recidive; nello stesso decreto debbono anche essere stabiliti i criteri e le modalità di verifica delle recidive di ogni conducente la cui frequenza è stata giudicata profittevole, e la cui prognosi è stata giudicata favorevole; ciò ai fini della riconferma o revoca dell'autorizzazione ad erogare ulteriori corsi.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione..

G102

CHIRILLI

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2422,

considerato da un lato l'immediato effetto negativo della diffusione sui giornali di notizie rassicuranti sulla facilità di recuperare ben due volte all'anno i punti perduti, mediante la semplice frequenza ad un corso di aggiornamento;

considerata viceversa l'esperienza consolidata in tutto il mondo, che consente al sistema della patente a punti di ottenere effetti positivi anche oltre il primissimo impatto, purché la restituzione dei punti non avvenga automaticamente, senza cioè che si verifichi prima il miglioramento e la riabilitazione del guidatore (*driver improvement and rehabilitation*);

al fine di garantire questo secondo risultato, ed evitare il primo,

impegna il Governo:

e segnatamente il Dipartimento dei trasporti terrestri, nella redazione del decreto che regolamentera le autorizzazioni per i corsi di recupero dei punti, a prevedere che tale recupero sia subordinato ad un giudizio sulla profittevole frequenza, e ad una prognosi contro la probabilità di future recidive; nello stesso decreto debbono anche essere stabiliti i criteri e le modalità di verifica delle recidive di ogni conducente la cui frequenza

e stata giudicata profittevole, e la cui prognosi è stata giudicata favorevole, ciò ai fini della riconferma o revoca dell'autorizzazione ad erogare ulteriori corsi.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G103

GRILLO

Non posto in votazione (*)

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge n. 2422, di conversione del decreto legge n. 151 del 27 giugno 2003,

impegna il Governo:

a prevedere, nell'ambito del provvedimento di riforma dell'autotrasporto, la possibilità per gli autisti professionali di accumulare altri 10 punti-patente in caso di condotta corretta e di valutare la possibilità per la suddetta categoria, in caso di violazione del codice della strada che comporta la riduzione di punti per la patente, di pagare, in alternativa, sanzioni amministrative pecuniarie più pesanti.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G104

DONATI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

premesso che:

è in fase di conversione in legge il decreto legge 27 giugno 2003, n. 151 recante modifiche ed integrazioni al codice della strada;

tale provvedimento rende operativi alcuni importanti provvedimenti, come la patente a punti, che mirano a ridurre l'alto numero di incidenti stradali e di vittime che caratterizzano il nostro Paese;

considerato che:

stenta a decollare l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale che, così come previsto dall'articolo 32 della legge n. 144 del 1999, deve «determinare direttamente una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali e rafforzare e riorganizzare le strutture e gli strumenti di governo della sicurezza stradale al fine di migliorare progressivamente l'efficacia degli interventi e aumentare i tassi di riduzione delle vittime a parità di risorse impegnate»;

il comma 3 dell'articolo 32 della legge richiamata nel punto precedente prevede che «Il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanità, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione».

Nonostante siano stati predisposti dal Governo dei piani attuativi del Piano nazionale della sicurezza stradale, tra cui il Piano di Attuazione 2002, la Commissione VIII non ha mai potuto esprimersi in merito,

impegna il Governo:

a predisporre un piano straordinario e urgente di attuazione del codice della strada, finalizzato all'incremento della sicurezza stradale, attraverso un aumento del controllo sui veicoli circolanti, e a una maggiore informazione dei cittadini rispetto alle nuove caratteristiche del codice della strada;

a potenziare l'attività di vigilanza stradale e di repressione delle infrazioni al Codice della strada incrementando il numero delle pattuglie su strada di Carabinieri e di Polizia, sia potenziandone l'organico sia acquistando dispositivi tecnici per l'accertamento di determinate infrazioni;

ad accelerare gli investimenti previsti dalla legge n. 144 del 1999 al fine di realizzare interventi concreti sulla rete stradale e autostradale ed in ambito urbano per aumentare le condizioni di sicurezza degli utenti della strada.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G105

STIFFONI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

premesso che:

il decreto legge sul codice della strada, introduce, come è noto, un sistema di punteggi che, accumulati a seguito di infrazioni, determinano, al raggiungimento del tetto di 20 punti, il ritiro della patente;

purtroppo, però, per particolari categorie di lavoratori che utilizzano in modo professionale il mezzo di trasporto, il ritiro della patente avrebbe come conseguenza l'impossibilità stessa di poter svolgere l'attività, e, con ciò, verrebbe meno la stessa capacità di produzione di reddito, fonte di guadagno e sostentamento per il lavoratore e la sua famiglia;

in sostanza, mentre per un normale cittadino il ritiro della patente assume il solo connotato di «pena», conseguenza di un comportamento

contrario alla norma, per chi utilizza l'auto a fini professionali, con il venir meno della possibilità di utilizzo dell'automezzo viene anche meno la possibilità di svolgere il proprio lavoro e conseguentemente la capacità di guadagno;

allo stato attuale non esiste per gli agenti di commercio alcun istituto contrattuale collettivo che preveda la «sospensione» del contratto di agenzia nel caso l'agente fosse impossibilitato a svolgere per il proprio mandante l'attività di promozione delle vendite in favore della clientela;

proprio l'impossibilità a svolgere il proprio lavoro per una fattispecie quale il ritiro della patente di guida, consente il «licenziamento» dell'agente per fatto e colpa del medesimo,

impegna il Governo:

a consentire, per la suddetta categoria un recupero di punti maggiorato, rispetto all'attuale previsione, nel caso in cui a seguito di infrazione accertata l'agente debba svolgere il previsto corso di aggiornamento

---

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G106 (testo 2)
IL RELATORE
V. testo 3

Il Senato,

considerata la rilevanza della materia trattata dal provvedimento in corso di conversione, in relazione alle ricadute sulla sicurezza della circolazione e, quindi, sul corretto raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale;

considerata la necessità di pervenire comunque ad una complessiva riforma del Codice della Strada, che consenta da un lato di completare il processo di revisione ed aggiornamento della normativa e dall'altro di pervenire ad un testo unico possibilmente riferito alle norme primarie di comportamento, attuando un esteso processo di delegificazione per le norme attuative;

considerata altresì la necessità di affrontare e risolvere alcune incongruenze presenti nel testo licenziato dalla Camera dei Deputati, al fine anche di evitare difficoltà ed incertezze applicative e possibili contestazioni da parte dell'utenza;

impegna il Governo:

a presentare un disegno di Legge per la riforma complessiva del Codice della strada, che recuperando i criteri di delega non attuati con i provvedimenti ad oggi emanati e con quello in conversione, consenta lo sviluppo di un testo unico relativo alle norme primarie di comportamento, pervenendo ad un ampio processo di delegificazione sulle norme attuative;

a perseguire una più incisiva tutela della sicurezza della circolazione stradale, attraverso l'accelerazione degli investimenti infrastrutturali, un corretto posizionamento ed utilizzo della segnaletica, nonché attraverso un più stretto e continuo coordinamento tra i diversi Organi di controllo; a tal fine dovrà procedersi alla istituzione di un Organismo, che assicuri uno stabile raccordo tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti, che vigili sulla ottemperanza di tali impegni;

ad apportare, attraverso disposizioni amministrative – ove possibile – ovvero attraverso opportuni dispositivi da inserire in provvedimenti legislativi di settore in itinere, o di prossima presentazione, i necessari correttivi sull'articolato del provvedimento in corso di conversione anche sotto il profilo di un più adeguato rapporto di proporzionalità tra le infrazioni e le relative rispettive sanzioni in modo da eliminare da un lato le eventuali distonie interpretative che dovessero presentarsi in sede applicativa e dall'altro di migliorare i già attesi positivi effetti, anche attraverso l'adozione di ulteriori meccanismi premiali, ad esempio di natura assicurativa in favore dei conducenti virtuosi che vedano ad aggiungersi a quello già previsto dall'articolo 7, lettera *c)*,

in particolare:

è necessario individuare le imprese di autotrasporto iscritte all'Albo, quali soggetti che per comprovata esperienza possono rilasciare l'abilitazione alla scorta tecnica dei trasporti eccezionali;

è necessario, ai fini di un maggior rigore teso a garantire il rispetto dei tempi di guida per i conducenti professionali dell'autotrasporto, disporre l'immediato ritiro della carta di circolazione e della patente, nel momento in cui l'organo accertatore constata il superamento di detti tempi; peraltro, in relazione alle concrete difficoltà riscontrabili in determinate situazioni (soste obbligate per incidenti o per fenomeni di congestione della circolazione) è necessario prevedere un regime particolare relativamente ai tempi di guida e di riposo, introducendo altresì una tolleranza temporale che tenga conto delle accennate difficoltà;

è necessario prevedere l'individuazione e le relative modalità attuative per un doppio regime di patente per i conducenti professionali, tale da consentire una diversa attribuzione della decurtazione di punteggio, a seguito di violazione delle norme del Codice della strada commesse durante l'attività professionale ovvero durante l'uso privato;

è necessario, al fine di evitare difficoltà ed incertezze interpretative, eliminare il comma 4-*bis* dell'articolo 3 dell'A.S. 2422, riportato per mero errore materiale, in quanto il successivo comma 4-*ter* rappresenta la versione corretta ed esaustiva della disposizione normativa concernente l'uso dei dispositivi riflettenti di protezione individuale;

è necessario prevedere una compiuta regolamentazione della costruzione e dell'utilizzazione dei cosiddetti «quadricicli leggeri», in coerenza con la normativa comunitaria e nello spirito di garantire la sicurezza della circolazione;

è necessario rivisitare la disciplina prevista dall'articolo 204-*bis*, introdotto dall'articolo 4 comma 1-*septies* del provvedimento in conversione, in particolare per ciò che concerne le condizioni di esperibilità di ricorsi giurisdizionali;

è necessario rimodulare la disciplina della «patente di servizio» introdotta con l'articolo 4 comma 1 lettera c-*bis*, ad evitare possibili abusi;

è necessario verificare ed eventualmente completare l'elenco delle associazioni dei veicoli di interesse storico e collezionistico, in particolare prevedendo l'inserimento dell'associazione amatori veicoli Storici (AAVS);

è necessario favorire la massima comunicazione possibile all'utenza sulle disposizioni introdotte dal provvedimento in conversione, al fine di garantire una corretta e puntuale osservanza delle norme maggiormente impattanti sulla sicurezza.

G106 (testo 3)

Il Relatore

Non posto in votazione (*)

«Il Senato,

considerata la rilevanza della materia trattata dal provvedimento in corso di conversione, in relazione alle ricadute sulla sicurezza della circolazione e, quindi, sul corretto raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale;

considerata la necessità di pervenire comunque ad una complessiva riforma del codice della strada, che consenta da un lato di completare il processo di revisione ed aggiornamento della normativa e dall'altro di pervenire ad un testo unico possibilmente riferito alle norme primarie di comportamento, attuando un esteso processo di delegificazione per le norme attuative;

considerata altresì la necessità di affrontare e risolvere alcune incongruenze presenti nel testo licenziato dalla Camera dei deputati, al fine anche di evitare difficoltà ed incertezze applicative e possibili contestazioni da parte dell'utenza,

impegna il Governo:

a presentare un disegno di legge per la riforma complessiva del codice della strada, che recuperando i criteri di delega non attuati con i provvedimenti ad oggi emanati e con quello in conversione, consenta lo sviluppo di un testo unico relativo alle norme primarie di comportamento, pervenendo ad un ampio processo di delegificazione sulle norme attuative;

a perseguire una più incisiva tutela della sicurezza della circolazione stradale, attraverso l'accelerazione degli investimenti infrastrutturali, un corretto posizionamento ed utilizzo della segnaletica, nonché attraverso un più stretto e continuo coordinamento tra i diversi organi di controllo,

tenendo altresì conto dell'evoluzione che anche sotto il profilo tecnologico, si è verificata nello specifico settore; a tal fine dovrà procedersi alla istituzione di un organismo, che assicuri uno stabile raccordo tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti, che vigili sulla ottemperanza di tali impegni;

ad apportare, attraverso disposizioni amministrative – ove possibile – ovvero attraverso opportuni dispositivi da inserire in provvedimenti legislativi di settore *in itinere*, o di prossima presentazione, i necessari correttivi sull'articolato del provvedimento in corso di conversione anche sotto il profilo di un più adeguato rapporto di proporzionalità tra le infrazioni e le relative rispettive sanzioni con le conseguenti variazioni in diminuzione o in aumento, in modo da eliminare da un lato le eventuali distonie interpretative che dovessero presentarsi in sede applicativa e dall'altro di migliorare i già attesi positivi effetti, anche attraverso l'adozione di ulteriori meccanismi premiali, ad esempio di natura assicurativa in favore dei conducenti virtuosi, che vadano ad aggiungersi a quello già previsto dall'articolo 7, lettera *c)*;

ad adottare tutte le misure necessarie al fine di rendere possibili i controlli sullo stato psicofisico dei frequentatori dei pubblici locali al momento in cui gli stessi lasciano tali esercizi. Tali controlli potranno essere seguiti anche sotto la responsabilità dei gestori dei locali commerciali pubblici, al fine di impedire alle persone ritenute non idonee, di rimettersi alla guida dei propri mezzi;

a prevedere, in via sperimentale, la possibilità che tutti i soggetti che non abbiano ancora conseguito la patente di guida siano tenuti a frequentare un corso di guida sicura gestito da soggetti appositamente individuati, con facoltà, anche per i soggetti già patentati, di frequentare tali corsi, acquisendo così ulteriore punteggio, fino a un massimo di punti da determinare, da sommare a quello già posseduto;

in particolare:

è necessario individuare le imprese di autotrasporto iscritte all'Albo, quali soggetti che per comprovata esperienza possono rilasciare l'abilitazione alla scorta tecnica dei trasporti eccezionali;

è necessario, ai fini di un maggior rigore teso a garantire il rispetto dei tempi di guida per i conducenti professionali dell'autotrasporto, disporre l'immediato ritiro della carta di circolazione e della patente, nel momento in cui l'organo accertatore constata il superamento di detti tempi; peraltro, in relazione alle concrete difficoltà riscontrabili in determinate situazioni (soste obbligate per incidenti o per fenomeni di congestione della circolazione) è necessario prevedere un regime particolare relativamente ai tempi di guida e di riposo, introducendo altresì una tolleranza temporale che tenga conto delle accennate difficoltà;

è necessario prevedere l'individuazione e le relative modalità attuative per un doppio regime di patente per i conducenti professionali, tale da consentire una diversa attribuzione della decurtazione di punteggio,

a seguito di violazione delle norme del codice della strada commesse durante l'attività professionale ovvero durante l'uso privato;

è necessario disporre una specifica deroga temporale riferita ai tempi di guida e di riposo, escludendo, per il periodo dei prodotti agricoli, i conducenti di quei veicoli che svolgono attività intensiva per il trasporto di derrate agricole e degli animali vivi nel corso delle campagne agricole stagionali;

è necessario che i passeggeri di età inferiore ai 12 anni, che abbiano una statura inferiore a 1,50 metri ed un peso non superiore ai 36 chilogrammi siano trattenuti da cinture di sicurezza adeguate alla loro statura e al loro peso, omologate in base alla normativa ECE R44/03; oltre 36 kg di peso dovranno essere utilizzate le cinture di sicurezza in dotazione al veicolo;

è necessario al fine di evitare difficoltà ed incertezze interpretative, eliminare al comma 9 il capoverso 4-*bis* dell'articolo 3 dell'A.S. 2422, riportato per mero errore materiale, in quanto il successivo comma 4-*ter* rappresenta la versione corretta ed esaustiva della disposizione normativa concernente l'uso dei dispositivi riflettenti di protezione individuale;

è necessario prevedere una compiuta regolamentazione della costruzione e dell'utilizzazione dei cosiddetti «quadricicli leggeri», in coerenza con la normativa comunitaria e nello spirito di garantire la sicurezza della circolazione, verificandone i relativi requisiti di sicurezza sulla base di tale normativa;

è necessario rivisitare la disciplina prevista dall'articolo 204-*bis*, introdotto dall'articolo 4 comma 1-*septies* del provvedimento in conversione, in particolare per ciò che concerne le condizioni di esperibilità di ricorsi giurisdizionali;

è necessario rimodulare la disciplina della «patente di servizio» introdotta con l'articolo 4, comma 1, lettera c-*bis*, ad evitare possibili abusi;

è necessario verificare ed eventualmente completare l'elenco dei registri delle associazioni dei veicoli di interesse storico e collezionistico, in particolare prevedendo l'inserimento dell'associazione amatori veicoli storici (AAVS); inoltre è necessario salvaguardare il peculiare valore artistico ed economico delle vetture con effettiva valenza storica e considerare positivamente le legislazioni europee mirate a tali vetture, ed inoltre esentare le medesime dall'obbligo di utilizzo, per gli occupanti, delle misure di sicurezza, nonché di riferire la modifica di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 1 solo al primo periodo del comma 4 dell'articolo 60 del codice della strada;

è necessario, ai fini della corretta interpretazione della disposizione che vieta la somministrazione di superalcolici in ambito autostradale, precisare, attraverso le competenti amministrazioni, che, per le bevande miscelate, il grado alcolico di riferimento è quello del prodotto derivante dalla miscelazione e non quello del superalcolico utilizzato per la correzione;

è necessario favorire la massima comunicazione possibile all'utenza sulle disposizioni introdotte dal provvedimento in conversione, al

fine di garantire una corretta e puntuale osservanza delle norme maggiormente impattanti sulla sicurezza,

impegna il Governo ad attivarsi affinché:

il comma 7 dell'articolo 80 del codice della strada preveda anche che, in caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi o ciclomotori abbiano subito danni in conseguenza dei quali possano sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, provvedano al ritiro della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica alla circolazione del veicolo, secondo le norme del Capo 1, sezione II, del titolo II».

(*) Accolto dal Governo. Esaminato alla fine degli articoli del decreto-legge.

G107

Gentile

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2422 «Conversione in legge del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada»,

premesso

che il codice della strada prescrive nel testo attualmente in vigore che in caso di incidente stradale che procura gravi danni ai veicoli coinvolti, la polizia stradale segnali gli stessi semplicemente al competente ufficio periferico del dipartimento dei trasporti terrestri. Premesso che è di tutta evidenza che la sicurezza su strada con questa normativa non è garantita sufficientemente,

impegna il Governo ad attivarsi affinchè:

il comma 7 dell'articolo 80 del Codice della strada preveda anche che, in caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi o ciclomotori abbiano subito danni in conseguenza dei quali possano sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di Polizia Stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2 intervenuti per i rilievi, provvedano al ritiro della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica alla circolazione del veicolo, secondo le norme del Capo 1, sezione II, del titolo II.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE E ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE AL DECRETO-LEGGE, NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI (*)

Art. 1.

1. Il decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*

(*) Approvato il disegno di legge composto del solo articolo 1.

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 27 GIUGNO 2003, N.151

All'articolo 1 sono premessi i seguenti:

«Art. *01. (Modifiche alle disposizioni generali). – 1.* All'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, dopo la lettera *F*, è aggiunta la seguente:

"*F-bis.* Itinerari ciclopedonali";

b) al comma 3, dopo la lettera *F*, è aggiunta la seguente:

"*F-bis. Itinerario ciclopedonale:* strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada".

2. All'articolo 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, il numero 2) è sostituito dal seguente:

"*2) Area pedonale:* zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonchè eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono in-

trodurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali";

b) al comma 1, dopo il numero 34), è inserito il seguente:

"*34-bis) Parcheggio scambiatore:* parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità";

c) al comma 1, dopo il numero 53), è inserito il seguente:

"*53-bis) Utente debole della strada:* pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade".

Art. *02. (Disposizioni per la disciplina del traffico nei centri abitati). – 1.* Al comma 14 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10".

2. Dopo il comma 15 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"15-*bis.* Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 652 a euro 2.620. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI".

Art. *03. (Modifiche alle disposizioni sanzionatorie in materia di competizioni non autorizzate in velocità). – 1.* Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 9, il comma 8-*bis* è abrogato;

b) dopo l'articolo 9 sono inseriti i seguenti:

"Art. 9-*bis. (Organizzazione di competizioni non autorizzate in velocità con veicoli a motore e partecipazione alle gare). – 1.* Salvo che il fatto costituisca più grave reato, chiunque organizza, promuove, dirige o comunque agevola una competizione sportiva in velocità con veicoli a motore senza esserne autorizzato ai sensi dell'articolo 9 è punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da euro 25.000 a euro 100.000. La stessa pena si applica a chiunque prende parte alla competizione non autorizzata.

2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dodici anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da tre a sei anni.

3. Le pene indicate ai commi 1 e 2 sono aumentate fino ad un anno se le manifestazioni sono organizzate a fine di lucro o al fine di esercitare o di consentire scommesse clandestine, ovvero se alla competizione partecipano minori di anni diciotto.

4. Chiunque effettua scommesse sulle gare di cui al comma 1 è punito con la reclusione da tre mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 a euro 25.000.

5. Nei confronti di coloro che hanno preso parte alla competizione, all'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato, e che questa non li abbia affidati a questo scopo.

6. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

Art. 9-*ter. (Divieto di gareggiare in velocità con veicoli a motore). – 1.* Fuori dei casi previsti dall'articolo 9-*bis*, chiunque gareggia in velocità con veicoli a motore è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 a euro 20.000.

2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dieci anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da due a cinque anni.

3. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato e che questa non li abbia affidati a questo scopo";

c) al comma 4 dell'articolo 79 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "La misura della sanzione è da euro 1.000 a euro 10.000 se il veicolo è utilizzato nelle competizioni previste dagli articoli 9-*bis* e 9-*ter*";

d) al comma 9, primo periodo, dell'articolo 141, sono premesse le parole: "Salvo quanto previsto dagli articoli 9-*bis* e 9-*ter*,"; il secondo e il terzo periodo del medesimo comma 9 sono soppressi».

All'articolo 1:

nella rubrica, dopo le parole: «la costruzione» *sono inserite le seguenti:* «e la tutela» *e dopo le parole:* «delle strade» *sono inserite le seguenti:* «, le norme sui veicoli»;

al comma 1, lettera a), *le parole:* «e relativamente alle strade di competenza, fatti salvi gli accordi tra gli enti locali» *sono soppresse;*

dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«*1-bis.* Dopo il comma 3 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"3-*bis.* I servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonchè i conseguenti servizi diretti a regolare il traffico, di cui all'articolo 11, comma 1, lettere *c)* e *d),* possono inoltre essere effettuati da personale abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità, limitatamente ai percorsi autorizzati con il rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o di quelle richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui al comma 1";

1-ter. Al comma 5 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: "nel presente articolo" sono inserite le seguenti: ", eccetto quelli di cui al comma 3-*bis,*";

dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-*bis.* Al comma 13-*bis* dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Chiunque viola le prescrizioni indicate al presente comma e al comma 7 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.000 a euro 16.000; nel caso in cui non sia possibile individuare l'autore della violazione, alla stessa sanzione amministrativa è soggetto chi utilizza gli spazi pubblicitari privi di autorizzazione".

2-*ter.* Dopo il comma 2 dell'articolo 37 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"2-*bis.* Gli enti di cui al comma 1 possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana".

2-*quater.* Il comma 4 dell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"*4.* Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI".

2-*quinquies*. Al comma 5 dell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "ai sensi del comma 4" sono soppresse»;

al comma 3, alinea, le parole: «è inserito il seguente» *sono sostituite dalle seguenti:* «sono inseriti i seguenti»;

al comma 3, capoverso 2-bis, dopo le parole: «o per trasporti specifici,» *sono inserite le seguenti:* «immatricolati in Italia e» *ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo:* «Le caratteristiche tecniche di tali strisce sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza a quanto previsto dal regolamento internazionale ECE/ONU n. 104»;

al comma 3, dopo il capoverso 2-bis, è aggiunto il seguente:

«2-*ter.* Durante la circolazione, gli autoveicoli, i rimorchi e i semirimorchi adibiti al trasporto di cose o di persone, con massa complessiva a pieno carico superiore a 7t, devono essere equipaggiati con dispositivi atti a ridurre la nebulizzazione dell'acqua in caso di precipitazioni. A decorrere dal 1º gennaio 2005, chiunque viola le disposizioni di cui al presente comma è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10»;

dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

«3-*bis.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati e omologati dispositivi di rilevamento a distanza di situazioni di rischio o di emergenza di cui possono essere dotati gli autoveicoli.

3-*ter.* I trenini turistici classificati quali veicoli atipici ai sensi dell'articolo 47, comma 1, lettera *n)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ai fini di quanto disposto dall'articolo 2, comma 1, lettera *z)*, della legge 22 marzo 2001, n. 85, possono trainare fino a tre rimorchi».

All'articolo 2:

al comma 1 sono premessi i seguenti:

«*01.* Al comma 4 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: "destinato a tale uso" sono inserite le seguenti: "ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione,".

02. Dopo il comma 4 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"*4-bis.* Chiunque, pur essendo munito di autorizzazione, guida un veicolo di cui al comma 2 senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione

amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 280. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e dell'autorizzazione, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI".

03. Il comma 2 dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"*2.* Chiunque, senza avere ottenuto la licenza prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, adibisce un veicolo a servizio di piazza con conducente o a taxi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.500 a euro 6.000. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza".

04. Il comma 3 dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"*3.* Chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui alla licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 280".

05. All'articolo 95 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) nella rubrica, dopo le parole: "Carta provvisoria di circolazione", è inserita la seguente: ", duplicato";

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

"*1-bis*. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto dirigenziale, stabilisce il procedimento per il rilascio, attraverso il proprio sistema informatico, del duplicato delle carte di circolazione, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264".

06. Al comma 2 dell'articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "a soggetti terzi" sono sostituite dalle seguenti: "ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264"»;

al comma 1, alla lettera a) *è premessa la seguente:*

«*0a)* dopo il comma *1-bis*, è inserito il seguente:

"1-*ter.* A decorrere dal 1º 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"»;

al comma 1, lettera a), *la parola:* «motocarrozzetta» *è sostituita dalla seguente:* «motocarrozzette»;

al comma 1, lettera b), *capoverso 8-bis, le parole:* «, lettera *c)*» *sono soppresse;*

al comma 1, dopo la lettera b) *è aggiunta la seguente:*

«*b-bis*) al comma 13-*bis*, le parole: "Chiunque, non essendo titolare di patente" sono sostituite dalle seguenti: "Il minore che, non munito di patente"»;

al comma 7, lettera a)*, capoverso 1*-bis*, sono aggiunte, in fine, le parole:* «o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264»;

dopo il comma 7, sono aggiunti i seguenti:

«7-*bis.* Dopo il comma 12 dell'articolo 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"12-*bis.* I soggetti muniti di patente militare o di servizio rilasciata ai sensi dell'articolo 139 possono guidare veicoli delle corrispondenti categorie immatricolati con targa civile purchè i veicoli stessi siano adibiti ai servizi istituzionali dell'amministrazione dello Stato".

7-*ter*. L'articolo 139 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"Art. 139. *(Patente di servizio per il personale abilitato allo svolgimento di compiti di polizia stradale). – 1.* Ai soggetti già in possesso di patente di guida e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale indicati dai commi 1 e 3, lettera *a)*, dell'articolo 12 è rilasciata apposita patente di servizio la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità per il rilascio della patente di cui al comma 1"».

All'articolo 3:

al comma 4, lettera d)*, le parole:* «alla sanzione amministrativa», *ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti:* «la sanzione amministrativa è»;

al comma 4, lettera e), *le parole:* «è sostituito dal seguente» *sono sostituite dalle seguenti:* «è sostituito dai seguenti»;

al comma 6, lettera a)*, capoverso 1, dopo le parole:* «veicoli a motore*» sono inserite le seguenti:* «, ad eccezione dei veicoli iscritti nei registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI,»;

al comma 6, lettera b), *le parole:* «sono soppressi» *sono sostituite dalle seguenti:* «sono abrogati»;

dopo il comma 8, sono inseriti i seguenti:

«8-*bis.* Al comma 5 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: "del comma 1" sono inserite le seguenti: "e delle lettere *d), g)* e *h)* del comma 2".

8-*ter.* Dopo il comma 5 dell'articolo 159 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"5-*bis*. Nelle aree portuali e marittime come definite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, è autorizzato il sequestro conservativo degli automezzi in sosta vietata che ostacolano la regolare circolazione viaria e ferroviaria o l'operatività delle strutture portuali"»;

il comma 9 è sostituito dal seguente:

«*9.* Dopo il comma 4 dell'articolo 162 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

"4-*bis.* Nei casi indicati al comma 1 durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo devono essere utilizzati dispositivi retroriflettenti di protezione individuale per rendere visibile il soggetto che opera. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche tecniche e le modalità di approvazione di tali dispositivi.

4-*ter.* A decorrere dal 1º gennaio 2004, nei casi indicati al comma 1 è fatto divieto al conducente di scendere dal veicolo e circolare sulla strada senza avere indossato giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza o sulle piazzole di sosta. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 ottobre 2003, sono stabilite le caratteristiche dei giubbotti e delle bretelle"»;

dopo il comma 9, è inserito il seguente:

«9-*bis.* All'articolo 168 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 9 è sostituito dal seguente:

"*9.* Chiunque viola le prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative all'idoneità tecnica dei veicoli o delle cisterne che trasportano merci pericolose, ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei veicoli, alla presenza o alla corretta sistemazione dei pannelli di segnalazione e alle etichette di pericolo collocate sui veicoli, sulle cisterne, sui contenitori e sui colli che contengono merci pericolose, ovvero che le hanno contenute se non ancora bonificati, alla sosta dei veicoli, alle operazioni di carico, scarico e trasporto in comune delle merci pericolose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 343,35 a euro 1.376,55. A tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e della carta di circolazione da due a sei mesi, a norma del capo I, sezione II, del titolo VI";

b) dopo il comma 9 sono inseriti i seguenti:

"9-*bis.* Chiunque viola le prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 343,35 a euro 1.376,55.

9-*ter.* Chiunque, fuori dai casi previsti dai commi 8, 9 e 9-*bis,* viola le altre prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20 "»;

al comma 10, lettera a), *capoverso 2, dopo le parole:* «certificato di circolazione» *sono aggiunte le seguenti:* « e che il conducente abbia un'età superiore a diciotto anni. Con regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti le modalità e i tempi per l'aggiornamento, ai fini del presente comma, della carta di circolazione dei ciclomotori omologati anteriormente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151»;

al comma 14, la lettera c) *è soppressa;*

al comma 14, lettera d), *il capoverso 7-*bis *è sostituito dal seguente:*

«7-*bis.* Nei casi previsti dai commi 4, 5 e 6 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, intima al condu-

cente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo avere effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta ove dovrà permanere per il periodo necessario. Della intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate e nello stesso viene altresì indicata l'ora alla quale il conducente può riprendere la circolazione. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85, nonchè con il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida. Trascorso il necessario periodo di riposo, la restituzione dei documenti ritirati deve essere richiesta al comando da cui dipende l'organo accertatore o ad altro ufficio indicato dall'organo stesso, che vi provvede dopo la constatazione che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo»;

al comma 14, la lettera e) *è soppressa;*

al comma 15, la lettera b) *è soppressa;*

al comma 15, lettera d), *il capoverso 4*-bis *è sostituito dal seguente:*

«4-*bis.* Nei casi previsti dal comma 3 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo avere effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta ove dovrà permanere per il periodo necessario. Dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate e nello stesso viene altresì indicata l'ora alla quale il conducente può riprendere la circolazione. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85, nonchè con il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida. Trascorso il necessario periodo di riposo, la restituzione dei documenti ritirati deve essere richiesta al comando da cui dipende l'organo accertatore o ad altro ufficio indicato dall'organo stesso, che vi provvede dopo la constatazione che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo»;

al comma 15, la lettera e) *è soppressa;*

al comma 16, lettera d), *capoverso 3, le parole:* «ovvero con limitatore di velocità o di cronotachigrafo manomesso» *sono sostituite dalle seguenti:* «ovvero con limitatore di velocità o cronotachigrafo manomesso»;

al comma 16, lettera f), *le parole:* «mancante o manomesso», *ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti:* «mancante, manomesso o non funzionante»;

al comma 16, lettera g), *le parole:* «Alle violazioni di cui al comma 2» *sono sostituite dalle seguenti:* «Alla violazione di cui al comma 2»;

il comma 17 è sostituito dal seguente:

«*17.* All'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per i veicoli adibiti a servizio pubblico di trasporto di persone e per quelli adibiti a locazione senza conducente la carta di circolazione può essere sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo";

b) il comma 6 è sostituito dal seguente:

"*6.* Il conducente di ciclomotore deve avere con sè il certificato di circolazione del veicolo, il certificato di idoneità alla guida ove previsto e un documento di riconoscimento";

c) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Alla violazione di cui al presente comma consegue l'applicazione, da parte dell'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, della sanzione prevista per la mancanza del documento da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti"»;

al comma 19, la lettera a) *è sostituita dalla seguente:*

«*a)* al comma 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta ad un quarto quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria"»;

al comma 19, lettera b)*, il capoverso 4 è sostituito dal seguente:*

«*4.* Si applica l'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi

dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non è stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213».

All'articolo 4:

al comma 1, lettera a)*, primo periodo, le parole:* «presso una persona fisica residente in Italia» *sono soppresse; al secondo periodo, la parola:* «precedente» *è soppressa;*

al comma 1, lettera b), *alinea, le parole:* «è inserito il seguente» *sono sostituite dalle seguenti:* «sono inseriti i seguenti»;

al comma 1, lettera b), *capoverso 1*-bis, *lettera* f), *le parole:* «come modificato dall'articolo 7, comma 9» *sono sostituite dalle seguenti:* «e successive modificazioni»;

al comma 1, lettera b), *le parole da:* «In altri casi» *fino a:* «apparecchiature debitamente omologate» *sono soppresse;*

al comma 1, lettera b), *dopo il capoverso 1*-bis *è aggiunto il seguente:*

«1-*ter.* Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti alle lettere *b), f)* e *g)* del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con apposite apparecchiature debitamente omologate»;

al comma 1, dopo la lettera c), *è aggiunta la seguente:*

«c-*bis*) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

"5-*bis.* Nel caso di accertamento di violazione per divieto di fermata e di sosta ovvero di violazione del divieto di accesso o transito nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali o in zone interdette alla circolazione, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando dal pubblico registro automobilistico o dal registro della motorizzazione il veicolo risulta intestato a soggetto pubblico istituzionale, individuato con decreto del Ministro dell'interno, il comando o l'ufficio che procede interrompe la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento al fine di conoscere, tramite il responsabile dell'ufficio da cui dipende il conducente del veicolo, se lo stesso, in oc-

casione della commessa violazione, si trovava in una delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di sussistenza dell'esclusione della responsabilità, il comando o l'ufficio procedente trasmette gli atti al prefetto ai sensi dell'articolo 203 per l'archiviazione. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 196, comma 1; dall'interruzione della procedura fino alla risposta del soggetto intestatario del veicolo rimangono sospesi i termini per la notifica"»;

dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-*bis.* Dopo il comma 1 dell'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"*1-bis*. Il ricorso di cui al comma 1 può essere presentato direttamente al prefetto mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. In tale caso, per la necessaria istruttoria, il prefetto trasmette all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore il ricorso, corredato dei documenti allegati dal ricorrente, nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione".

1-*ter.* Il comma 2 dell'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"*2.* Il responsabile dell'ufficio o del comando cui appartiene l'organo accertatore, è tenuto a trasmettere gli atti al prefetto nel termine di sessanta giorni dal deposito o dal ricevimento del ricorso nei casi di cui al comma 1 e dal ricevimento degli atti da parte del prefetto nei casi di cui al comma 1-*bis*. Gli atti, corredati dalla prova della avvenuta contestazione o notificazione, devono essere altresì corredati dalle deduzioni tecniche dell'organo accertatore utili a confutare o confermare le risultanze del ricorso".

1-*quater.* Al comma 1 dell'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "emette, entro sessanta giorni" sono sostituite dalle seguenti: "adotta, entro centoventi giorni decorrenti dalla data di ricezione degli atti da parte dell'ufficio accertatore, secondo quanto stabilito al comma 2 dell'articolo 203".

1-*quinquies.* Dopo il comma 1 dell'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

"1-*bis.* I termini di cui ai commi 1-*bis* e 2 dell'articolo 203 e al comma 1 del presente articolo sono perentori e si cumulano tra loro ai fini della considerazione di tempestività dell'adozione dell'ordinanza-ingiunzione. Decorsi detti termini senza che sia stata adottata l'ordinanza del prefetto, il ricorso si intende accolto.

1-*ter*. Quando il ricorrente ha fatto richiesta di audizione personale, il termine di cui al comma 1 si interrompe con la notifica dell'invito al ricorrente per la presentazione all'audizione. Detto termine resta sospeso

fino alla data di espletamento dell'audizione o, in caso di mancata presentazione del ricorrente, comunque fino alla data fissata per l'audizione stessa. Se il ricorrente non si presenta alla data fissata per l'audizione, senza allegare giustificazione della sua assenza, il prefetto decide sul ricorso, senza ulteriori formalità".

1-*sexies.* Al comma 2 dell'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "L'ordinanza-ingiunzione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve essere notificata nelle forme previste dall'articolo 201" sono sostituite dalle seguenti: "L'ordinanza-ingiunzione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve essere notificata, nel termine di centocinquanta giorni dalla sua adozione, nelle forme previste dall'articolo 201".

1-*septies.* Dopo l'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"Art. 204-*bis. (Ricorso al giudice di pace). – 1.* Alternativamente alla proposizione del ricorso di cui all'articolo 203, il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre ricorso al giudice di pace competente per il territorio del luogo in cui è stata commessa la violazione, nel termine di sessanta giorni dalla data di contestazione o di notificazione.

2. Il ricorso è proposto secondo le modalità stabilite dall'articolo 22 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e secondo il procedimento fissato dall'articolo 23 della medesima legge n. 689 del 1981, fatte salve le deroghe previste dal presente articolo, e si estende anche alle sanzioni accessorie.

3. All'atto del deposito del ricorso, il ricorrente deve versare presso la cancelleria del giudice di pace, a pena di inammissibilità del ricorso, una somma pari alla metà del massimo edittale della sanzione inflitta dall'organo accertatore. Detta somma, in caso di accoglimento del ricorso, è restituita al ricorrente.

4. Il ricorso è, del pari, inammissibile qualora sia stato previamente presentato il ricorso di cui all'articolo 203.

5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace, nella determinazione dell'importo della sanzione, assegna, con sentenza immediatamente eseguibile, all'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, la somma determinata, autorizzandone il prelievo dalla cauzione prestata dal ricorrente in caso di sua capienza; l'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore provvede a destinare detta somma secondo quanto prescritto dall'articolo 208. La eventuale somma residua è restituita al ricorrente.

6. La sentenza con cui viene rigettato il ricorso costituisce titolo esecutivo per la riscossione coatta delle somme inflitte dal giudice di pace che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso.

7. Fermo restando il principio del libero convincimento, nella determinazione della sanzione, il giudice di pace non può applicare una sanzione inferiore al minimo edittale stabilito dalla legge per la violazione accertata.

8. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace non può escludere l'applicazione delle sanzioni accessorie o la decurtazione dei punti dalla patente di guida.

9. Le disposizioni di cui ai commi 2, 5, 6 e 7 si applicano anche nei casi di cui all'articolo 205".

1-*octies.* Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"*3.* Il prefetto, legittimato passivo nel giudizio di opposizione, può delegare la tutela giudiziaria all'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore laddove questa sia anche destinataria dei proventi, secondo quanto stabilito dall'articolo 208"»;

al comma 2, lettera a), *le parole:* «il secondo periodo è abrogato» *sono sostituite dalle seguenti:* «il secondo periodo è soppresso»;

al comma 2, dopo la lettera c), *è aggiunta la seguente:*

«*c-bis)* dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

"4-*bis.* Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli immatricolati in Italia che siano guidati da conducenti in possesso di patente di guida rilasciata da uno Stato non facente parte dell'Unione europea"»;

dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-*bis.* Al comma 1 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "certificato di idoneità tecnica" sono sostituite dalle seguenti: "certificato di circolazione"; al medesimo comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Nel caso di fermo amministrativo di veicolo diverso dal ciclomotore la carta di circolazione è ritirata e custodita, per tutto il periodo di durata del fermo, presso l'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione".

2-*ter*. Al comma 2 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "il veicolo è restituito all'avente titolo" sono sostituite dalle seguenti: "il veicolo è affidato in custodia all'avente diritto".

2-*quater*. Il comma 8 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

"*8.* Chiunque circola con un veicolo sottoposto al fermo amministrativo, salva l'applicazione delle sanzioni penali per la violazione degli obblighi posti in capo al custode, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 656,25 a euro 2.628,15. È disposta, inoltre, la custodia del veicolo in un deposito autorizzato"»;

dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

«3-*bis*. Dopo il comma 2 dell'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

"2-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti"».

All'articolo 5:

al comma 1, capoverso Art. 186, comma 2, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: «Per l'irrogazione della pena è competente il tribunale».

Dopo l'articolo 6, sono inseriti i seguenti:

«Art. 6-*bis*. *(Divieto di somministrazione di bevande superalcoliche sulle autostrade). – 1.* Negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle strade classificate del tipo A di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è vietata la somministrazione di bevande superalcoliche.

Art. 6-*ter*. *(Disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero). – 1.* Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero nel quale non vige il sistema della patente a punti, che commettono sul territorio italiano violazioni di norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è istituita presso il Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una banca dati che è progressivamente alimentata con i dati anagrafici dei conducenti che hanno commesso le infrazioni, associando a ciascuno di essi i punti di penalizzazione secondo le

modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992. Le infrazioni sono comunicate allo stesso CED dagli organi di polizia di cui all'articolo 12 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

2. Ai soggetti di cui al comma 1 che hanno commesso nell'arco di un anno violazioni per un totale di almeno venti punti è inibita la guida di veicoli a motore sul territorio italiano per un periodo di due anni. Ove il totale di almeno venti punti sia raggiunto nell'arco di due anni, l'inibizione alla guida è limitata ad un anno. Ove il totale di almeno venti punti sia raggiunto in un periodo di tempo compreso tra i due e i tre anni, l'inibizione alla guida è limitata a sei mesi.

3. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il registro degli abilitati alla guida di nazionalità straniera, al fine di rendere omogenea l'applicazione delle norme e delle sanzioni previste dal presente decreto».

All'articolo 7:

al comma 3, alinea, dopo le parole: «All'articolo 7, comma 1,» *sono inserite le seguenti:* «capoverso Art. 126-*bis*,»;

al comma 3, dopo la lettera a), *è inserita la seguente:*

«*a-bis)* dopo il comma 1, è inserito il seguente:

"1-*bis*. Qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1 possono essere decurtati un massimo di quindici punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente"»;

al comma 3, la lettera b) *è sostituita dalla seguente:*

«*b)* al comma 2, l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: "La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; nel caso di mancata identificazione di questi, la segnalazione deve essere effettuata a carico del proprietario del veicolo, salvo che lo stesso non comunichi, entro trenta giorni dalla richiesta, all'organo di polizia che procede, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione. Se il proprietario del veicolo risulta una persona giuridica, il suo legale rappresentante o un suo delegato è tenuto a fornire gli stessi dati, entro lo stesso termine, all'organo di polizia che procede. Se il proprietario del veicolo omette di fornirli, si applica a suo carico la sanzione prevista dall'articolo 180, comma 8. La comunicazione al Dipartimento per i trasporti terrestri avviene per via telematica"»;

al comma 3, lettera c)*, le parole:* «nonchè di patente» *sono sostituite dalle seguenti:* «e unitamente di patente B,»;

al comma 3, dopo la lettera c)*, è aggiunta la seguente:*

«*c-bis)* al comma 5, le parole: "tre anni" sono sostituite dalle seguenti: "due anni"; ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per i titolari di patente con almeno venti punti, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti"»;

dopo il comma 5, è inserito il seguente:

«5-*bis.* Le disposizioni del comma 2-*bis* dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 1, comma 3, del presente decreto, hanno effetto a decorrere dal 1º luglio 2004»;

al comma 6, le parole: «ed integrazioni» *sono soppresse;*

dopo il comma 8, è inserito il seguente:

«8-*bis.* Il comma 5 dell'articolo 327 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è abrogato»;

al comma 9, le parole: «12 giugno 2002» *sono sostituite dalle seguenti:* «20 giugno 2002» *e le parole:* «del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285», *ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti:* «dello stesso decreto legislativo»;

al comma 10, le parole: «decreto legislativo 20 aprile 1992, n. 285» *sono sostituite dalle seguenti:* «decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

La tabella allegata è sostituita dalla seguente: «

«

NORMA VIOLATA		PUNTI
Art. 141	Comma 8	5
	Comma 9, terzo periodo	10
Art. 142	Comma 8	2
	Comma 9	10
Art. 143	Comma 11	4
	Comma 12	10
	Comma 13, con riferimento al comma 5 .	4
Art. 145	Comma 5	6
	Comma 10, con riferimento ai commi 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9	5
Art. 146	Comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e fermata	2
	Comma 3	6
Art. 147	Comma 5	6
Art. 148	Comma 15, con riferimento al comma 2 .	3

NORMA VIOLATA		PUNTI
	Comma 15, con riferimento al comma 3 .	5
	Comma 15, con riferimento al comma 8 .	2
	Comma 16, terzo periodo	10
Art. 149	Comma 4	3
	Comma 5, secondo periodo	5
	Comma 6	8
Art. 150	Comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 5	5
	Comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 6	8
Art. 152	Comma 3	1
Art. 153	Comma 10	3
	Comma 11	1
Art. 154	Comma 7	8
	Comma 8	2
Art. 158	Comma 2, lettere *d), g)* e *h)*	2
Art. 161	Commi 1 e 3	2
	Comma 2	4
Art. 162	Comma 5	2
Art. 164	Comma 8	3
Art. 165	Comma 3	2
Art. 167	Commi 2, 5 e 6, con riferimento a:	
	a) eccedenza non superiore a 1t	1
	b) eccedenza non superiore a 2t	2
	c) eccedenza non superiore a 3t	3
	d) eccedenza superiore a 3t	4
	Commi 3, 5 e 6, con riferimento a:	
	a) eccedenza non superiore al 10 per cento	1
	b) eccedenza non superiore al 20 per cento	2
	c) eccedenza non superiore al 30 per cento	3
	d) eccedenza superiore al 30 per cento .	4
	Comma 7	3
Art. 168	Comma 7	4
	Comma 8	10
	Comma 9	10
	Comma 9-*bis*	2
Art. 169	Comma 8	4

Norma violata		Punti
	Comma 9	2
	Comma 10	1
Art. 170	Comma 6	1
Art. 171	Comma 2	5
Art. 172	Commi 8 e 9	5
Art. 173	Comma 3	5
Art. 174	Comma 4	2
	Comma 5	2
	Comma 7	1
Art. 175	Comma 13	4
	Comma 14, con riferimento al comma 7, lettera *a)*	2
	Comma 16	2
Art. 176	Comma 19	10
	Comma 20, con riferimento al comma 1, lettera *b)*	10
	Comma 20, con riferimento al comma 1, lettere *c)* e *d)*	10
	Comma 21	2
Art. 177	Comma 5	2
Art. 178	Comma 3	2
	Comma 4	1
Art. 179	Commi 2 e 2-*bis*	10
Art. 186	Commi 2 e 7	10
Art. 187	Commi 7 e 8	10
Art. 189	Comma 5, primo periodo	4
	Comma 5, secondo periodo	10
	Comma 6	10
	Comma 9	2
Art. 191	Comma 1	5
	Comma 2	2
	Comma 3	5
	Comma 4	3
Art. 192	Comma 6	3
	Comma 7	10

Per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti che non siano già titolari di altra patente di categoria B o superiore, i punti riportati nella presente tabella, per ogni singola violazione, sono raddoppiati qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio.

ARTICOLO 01 INTRODOTTO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI PRIMA DELL'ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 01.

(Modifiche alle disposizioni generali)

1. All'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, dopo la lettera *F*, è aggiunta la seguente:

«*F-bis.* Itinerari ciclopedonali»;

b) al comma 3, dopo la lettera *F*, è aggiunta la seguente:

«*F-bis.* ITINERARIO CICLOPEDONALE: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada».

2. All'articolo 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, il numero 2) è sostituito dal seguente:

«*2)* AREA PEDONALE: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonchè eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali»;

b) al comma 1, dopo il numero 34), è inserito il seguente:

«*34*-bis) PARCHEGGIO SCAMBIATORE: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità»;

c) al comma 1, dopo il numero 53), è inserito il seguente:

«*53*-bis) UTENTE DEBOLE DELLA STRADA: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade».

EMENDAMENTO

01.1

FABRIS

Respinto

Al comma 2, inserire la seguente lettera:

«*c*-bis) al comma 1, dopo il numero 34-*bis,* inserire il seguente:

"34-*ter.* Parcheggio per autocaravan: parcheggio realizzato e attrezzato, anche nei centri urbani, per l'esclusivo parcheggio degli autocaravan"».

ARTICOLI 02 E 03 INTRODOTTI DALLA CAMERA DEI DEPUTATI PRIMA DELL'ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 02.

(Disposizioni per la disciplina del traffico nei centri abitati)

1. Al comma 14 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10».

2. Dopo il comma 15 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

«*15*-bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 652 a euro 2.620. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI».

Articolo 03.

(Modifiche alle disposizioni sanzionatorie in materia di competizioni non autorizzate in velocità).

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 9, il comma 8-*bis* è abrogato;

b) dopo l'articolo 9 sono inseriti i seguenti:

«Art. 9-*bis. (Organizzazione di competizioni non autorizzate in velocità con veicoli a motore e partecipazione alle gare). – 1.* Salvo che il fatto costituisca più grave reato, chiunque organizza, promuove, dirige o comunque agevola una competizione sportiva in velocità con veicoli a motore senza esserne autorizzato ai sensi dell'articolo 9 è punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da euro 25.000 a euro 100.000. La stessa pena si applica a chiunque prende parte alla competizione non autorizzata.

2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dodici anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da tre a sei anni.

3. Le pene indicate ai commi 1 e 2 sono aumentate fino ad un anno se le manifestazioni sono organizzate a fine di lucro o al fine di esercitare o di consentire scommesse clandestine, ovvero se alla competizione partecipano minori di anni diciotto.

4. Chiunque effettua scommesse sulle gare di cui al comma 1 è punito con la reclusione da tre mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 a euro 25.000.

5. Nei confronti di coloro che hanno preso parte alla competizione, all'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato, e che questa non li abbia affidati a questo scopo.

6. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

Art. 9-*ter. (Divieto di gareggiare in velocità con veicoli a motore). – 1.* Fuori dei casi previsti dall'articolo 9-*bis*, chiunque gareggia in velocità con veicoli a motore è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 a euro 20.000.

2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a

dieci anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da due a cinque anni.

3. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato e che questa non li abbia affidati a questo scopo»;

c) al comma 4 dell'articolo 79 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La misura della sanzione è da euro 1.000 a euro 10.000 se il veicolo è utilizzato nelle competizioni previste dagli articoli 9-*bis* e 9-*ter*»;

d) al comma 9, primo periodo, dell'articolo 141, sono premesse le parole: «Salvo quanto previsto dagli articoli 9-*bis* e 9-*ter*,»; il secondo e il terzo periodo del medesimo comma 9 sono soppressi.

EMENDAMENTI

03.1

FABRIS

Respinto

*All'articolo 9-*bis*, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis.* Nei confronti di coloro che hanno preso parte alla competizione, all'atto della sentenza di condanna, viene altresì disposto l'affidamento ai servizi sociali per un periodo non inferiore ai due mesi».

03.2

FABRIS

Respinto

*All'articolo 9-*ter*, alla fine del comma 3, aggiungere il seguente periodo:* «.Nei confronti di coloro che hanno preso parte alla competizione, all'atto della sentenza di condanna, viene altresì disposto l'affidamento ai servizi sociali per un periodo non inferiore ai due mesi».

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 1.

(Modifiche alle disposizioni inerenti l'espletamento dei servizi di polizia stradale, le norme per la costruzione e la tutela delle strade, le norme sui veicoli e le norme di equipaggiamento dei veicoli)

1. Al comma 1 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo la lettera *d)* è inserita la seguente: «*d-bis)* ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza;»;

b) dopo la lettera *f)* è aggiunta la seguente: «*f-bis)* al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto».

1-*bis.* Dopo il comma 3 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«*3*-bis. I servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonchè i conseguenti servizi diretti a regolare il traffico, di cui all'articolo 11, comma 1, lettere *c)* e *d),* possono inoltre essere effettuati da personale abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità, limitatamente ai percorsi autorizzati con il rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o di quelle richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui al comma 1».

1-*ter.* Al comma 5 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: «nel presente articolo» sono inserite le seguenti: «, eccetto quelli di cui al comma 3-*bis,*».

2. Al comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole: «solo per le strade esistenti» sono sostituite dalle seguenti: «solo per specifiche situazioni»;

b) le parole: «l'adeguamento» sono sostituite dalle seguenti: «il rispetto».

2-*bis.* Al comma 13-*bis* dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Chiunque víola le prescrizioni indicate al presente comma e al comma 7 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.000 a euro 16.000; nel caso in cui non sia possibile individuare l'autore della violazione, alla stessa sanzione am-

ministrativa è soggetto chi utilizza gli spazi pubblicitari privi di autorizzazione».

2-*ter*. Dopo il comma 2 dell'articolo 37 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«*2*-bis. Gli enti di cui al comma 1 possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana».

2-*quater*. Il comma 4 dell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*4*. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI».

2-*quinquies*. Al comma 5 dell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «ai sensi del comma 4» sono soppresse.

3. All'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

«*2*-bis. Durante la circolazione, gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose nonché classificati per uso speciale o per trasporti specifici, immatricolati in Italia e con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, devono altresì essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti. Le caratteristiche tecniche di tali strisce sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza a quanto previsto dal regolamento internazionale ECE/ONU n. 104.

2-ter. Durante la circolazione, gli autoveicoli, i rimorchi e i semirimorchi adibiti al trasporto di cose o di persone, con massa complessiva a pieno carico superiore a 7t., devono essere equipaggiati con dispositivi atti a ridurre la nebulizzazione dell'acqua in caso di precipitazioni. A decorrere dal 1º gennaio 2005, chiunque víola le disposizioni di cui al presente comma è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10».

3-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati e omologati dispositivi di rilevamento a distanza di situazioni di rischio o di emergenza di cui possono essere dotati gli autoveicoli.

3-*ter*. I trenini turistici classificati quali veicoli atipici ai sensi dell'articolo 47, comma 1, lettera *n)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ai fini di quanto disposto dall'articolo 2, comma 1, lettera *z)*, della legge 22 marzo 2001, n. 85, possono trainare fino a tre rimorchi.

EMENDAMENTI

1.1

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 1, premettere il seguente:

«01. All'articolo 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 2 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, dopo il comma 6-*quater,* è aggiunto il seguente:

"6-*quinquies.* Con apposito regolamento da emanare entro il 31 dicembre 2003, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina lo svolgimento degli allenamenti sportivi organizzati sulle strade o sulle aree ad uso pubblico, prevedendo che agli organizzatori possano essere rilasciate speciali autorizzazioni periodiche o permanenti che, nel rispetto delle esigenze di sicurezza del traffico e delle norme sportive, consentano, su determinati percorsi, l'effettuazione degli allenamenti con modalità analoghe a quelle delle competizioni sportive autorizzate sulle strade"».

1.2

Fabris

Respinto

Al comma 1 sopprimere la lettera b).

1.3

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 1, lettera b), *sopprimere le parole:* «al Corpo di polizia penitenziaria e».

1.4

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 1, dopo la lettera b)*, aggiungere la seguente:*

«*b*-bis) al comma 1 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, alla lettera *d*-ter) aggiungere il seguente periodo: "Tra i soggetti ausiliari del traffico è riconosciuta la fi-

gura dell'ausiliario alla viabilità autostradale, da individuare tra il personale dipendente dalle autostrade in concessione, con compiti di sorveglianza, controllo, pronto intervento e assistenza all'utenza, al fine di garantire maggiore sicurezza nella circolazione sulle autostrade. Gli ausiliari agiscono in maniera complementare con la polizia stradale, limitatamente alle violazioni commesse sulle autostrade o sulle tratte affidate alla loro sorveglianza"».

1.5

FABRIS

Respinto

*Al comma 1-*bis*, premettere il seguente:*

«01-*bis*. Il comma 2 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è soppresso».

1.6

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

"3-*bis*. I comuni, con provvedimento del sindaco, possono conferire, previa abilitazione, la qualifica per svolgere il servizio di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di disciplina della fermata e della sosta ai dipendenti comunali, ai dipendenti delle aziende dei servizi di gestione dei parcheggi o aree di sosta dati in concessione, ai dipendenti delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone, nelle forme previste dagli articoli 112 e 133 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e al personale assunto dai comuni a tempo determinato per particolari situazioni od eventi eccezionali. La competenza del personale dipendente dalle aziende di gestione dei parcheggi o aree di sosta dati in concessione, è limitata alle sole strade in cui si trovano dette aree di sosta, comprese le intersezioni con altre strade, e ai parcheggi comunque regolamentati; al personale delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone la competenza è estesa anche alla disciplina del transito e della sosta nelle corsie e negli spazi riservati ai veicoli adibiti a tale servizio. Al coordinamento delle attività espletate dal personale di cui al presente comma e alla procedura sanzionatoria relativa provvede il comando o servizio di polizia municipale"».

1.8

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Sopprimere il comma 2.

1.9

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 2, sopprimere la lettera a).

1.10

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 2, sopprimere la lettera b).

1.13

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis.* All'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, comma 1, è aggiunto il seguente periodo: "I velocipedi possono trainare rimorchi per il trasporto di bambini e cose, qualora provvisti della necessaria omologazione"».

1.11

Turroni, Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Zancan

Respinto

*Sostituire il comma 2-*bis *con il seguente:*

«2-*bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.000 a euro 16.000 ed è solidamente obbligato al pagamento con il proprietario e il possessore dell'immobile sul quale è stato collegato il mezzo pubblicitario. Entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della giustizia, emana un apposito decreto ai fini di assicurare la repressione delle violazioni delle disposizioni di cui al presente comma, l'effettiva riscossione delle sanzioni amministrative, e la tempestiva rimozione, anche in danno, del mezzo pubblicitario».

1.12

Fabris

Respinto

Al comma 2-bis, *dopo le parole:* «e al comma 7» *inserire le seguenti:* «collocando cartelli o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione, o comunque in contrasto con quanto disposto dal comma 1, lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane e dei relativi accessi».

1.14

Veraldi, Cavallaro, Manzione

Respinto

Sopprimere il comma 2-ter.

1.15

Monti, Pedrazzini

Respinto

Al comma 2-quater, *dopo la parola:* «Il», *inserire le seguenti:* «primo periodo del».

1.16

Muzio, Marino

Id. em. 1.15

Al comma 2-quater, *dopo la parola:* «Il», *inserire le seguenti:* «primo periodo del».

1.113

Gubert

Ritirato e trasformato nell'odg G1.300

Al comma 2-quater, *punto 4, dopo la parola:* «collezionistico», *inserire le seguenti:* «tra l'altro e in ogni caso».

1.17

Fabris

Respinto

Al comma 2-quater, *sopprimere le parole:* «Italiano Fiat».

1.18

Pedrazzini, Peruzzotti, Monti

Ritirato

Al comma 2-quater, *capoverso 4, dopo le parole:* «Storico FMI», *aggiungere le seguenti:* «o in uno dei registri riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

1.19

Muzio, Marino

Respinto

Al comma 2-quater, *capoverso 4, dopo le parole:* «Storico FMI», *aggiungere le seguenti:* «o in uno dei registri riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

1.22

Fabris

Respinto

Al comma 3, capoverso 2-bis *richiamato, dopo le parole:* «laterali retroriflettenti» *inserire le seguenti:* «ad alta visibilità e quadrangolari, in ogni caso in grado di rendere visibile l'intera sagoma».

1.23

Kofler, Thaler Ausserhofer, Peterlini

Respinto

Al comma 3, dopo il capoverso 3-ter, *aggiungere il seguente:*

«3-*quater*. Le prescrizioni sulle lunghezze dei veicoli adibiti al trasporto persone sono adeguate a quanto previsto dalla direttiva 96/53/CE e successive modifiche».

1.24

Kofler, Thaler Ausserhofer, Peterlini

Le parole da: «*Dopo il comma*» a: «495» respinte; seconda parte preclusa

Dopo il comma 3, capoverso 3-ter, *aggiungere il seguente:*

«3-*quater*. All'appendice III del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al comma 3 dell'articolo 10, dopo le parole: «macchine operatrici trainate» inserire le seguenti: «anche eccezionali».

1.25

Kofler, Thaler Ausserhofer, Peterlini

Precluso

Dopo il comma 3, capoverso 3-ter, *aggiungere il seguente:*

«3-*quater*. All'appendice III del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo la lettera *g)* del comma 6 dell'articolo 219, aggiungere la seguente ulteriore lettera: "*h)* gli agganciamenti possono essere effettuati anche per tipo di veicolo, nel rispetto del rapporto tra massa complessiva della macchina operatrice trainata e della motrice di cui al comma 1, lettera *a), b)* e *c)*"».

ORDINI DEL GIORNO

G1.100

FASOLINO

Respinto

Il Senato,

considerato che attualmente e in discussione il ddl n. 2422, che converte in legge il decreto legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada;

considerato che l'articolo 1, comma 2-*bis* del suddetto disegno di legge aggiunge all'articolo 23, comma 13-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la previsione di una sanzione amministrativa pari ad euro 4.000 e a euro 16.000 per coloro che violano le prescrizioni indicate nei commi 7 e 13-*bis* del medesimo articolo 23;

preso atto che i commi succitati riguardano fattispecie eterogenee e pertanto non assimilabili sotto il profilo sanzionatorio,

impegna il Governo:

affinché la sanzione prevista non si applichi alle ipotesi disciplinate dal comma 13-*bis* del medesimo decreto 285/92.

G1.300 (già em. 1.113)

GUBERT

Respinto

Il Senato,

impegna il Governo ad interpretare il nuovo comma 4 dell'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel senso che non è precluso il riconoscimento dell'interesse storico e collezionistico di veicoli non iscritti alle associazioni ivi espressamente menzionate.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

1.0.1

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Improcedibile

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

«Art. 1-*bis*.

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio provvedimento, istituisce ai sensi del decreto legislativo 300/99 e successive modificazioni, un dipartimento per la sicurezza nel settore dei trasporti, con compiti di censimento e monitoraggio dell'incidentalità, di campagne sulla prevenzione degli incidenti e di vigilanza sulla attuazione dei provvedimenti per una riduzione complessiva dell'incidentalità».

1.0.2

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente.

Art. 1-*bis.*

(Istituzione della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale)

1. Per la lotta contro la violenza stradale, in coerenza con l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada a livello comunitario entro il 2010, contenuto nel Libro bianco sulla politica dei trasporti della Commissione europea, per il rafforzamento dell'attività delle forze dell'ordine di vigilanza, prevenzione e repressione delle infrazioni al codice della strada e per la sua piena attuazione, nonché per il coordinamento delle funzioni attinenti alla sicurezza stradale previste dalla legislazione vigente è istituita, presso il ministero dell'interno, la Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale.

2. La nomina dei componenti della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale è disposta con decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il decreto di cui al comma 2, che contiene anche disposizioni sull'organizzazione e il funzionamento della Sala unificata di cui al comma 1, è emanato previo parere delle commissioni parlamentari competenti e previa intesa acquisita in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni-Città-Autonomie locali, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

4. Con successivo decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti, nei limiti dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 7, i compensi spettanti ai componenti della Sala unificata di cui al comma 1.

5. La Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale è così composta:

a) un rappresentante della Polizia di Stato proposto dal Capo della polizia;

b) un rappresentante dell'Arma dei Carabinieri proposto dal Comandante dell'Arma;

c) un rappresentante della Guardia di finanza proposto dal Comandante della Guardia di finanza;

d) un rappresentante dei corpi dei vigili urbani proposto dall'ANCI, un rappresentante del ministero dell'interno e un rappresentante del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, indicati, rispettivamente, dal Ministro dell'interno e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

e) un rappresentante della Conferenza unificata Stato-Regioni-Città-Autonomie locali;

f) un rappresentante dell'Anas designato dal Ministro delle infrastrutture e trasporti;

g) due rappresentanti delle società concessionarie di autostrade designati dal Ministro delle infrastrutture e trasporti;

h) due rappresentanti delle associazioni delle vittime della strada proposti dalla Consulta nazionale sulla sicurezza stradale.

6. La Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale svolge i seguenti compiti:

a) raccoglie, con cadenza settimanale, dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale e li elabora al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade. Tale elaborazione è finalizzata al rapido e capillare intervento da parte delle Forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione dei flussi di traffico, in particolare nei giorni festivi;

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

c) elabora e diffonde, con cadenza mensile, dati sugli incidenti stradali su scala nazionale e regionale;

d) redige ogni anno, entro il 31 dicembre, sulla base dei dati forniti, entro il 31 ottobre di ogni anno, da regioni, province e comuni, dall'Anas e dalle società concessionarie autostradali, l'elenco delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle autostrade più a rischio di incidenti stradali;

e) individua, sulla base degli elaborati e delle informazioni di cui alle lettere *a), c)* e *d)*, gli interventi prioritari di manutenzione e messa in sicurezza delle strade più a rischio di incidenti stradali;

f) individua, sulla base degli elaborati e delle informazioni di cui alle lettere *a), c)* e *d)*, gli interventi prioritari di potenziamento dell'illuminazione delle gallerie e delle strade più a rischio di incendi stradali;

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

h) predispone e coordina campagne di educazione stradale e di comunicazione sui rischi legati alla violazione delle norme di comportamento di cui al titolo V del Codice della strada;

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

7. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, valutati in 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005, si provvede mediante utilizzo di quota parte delle risorse derivanti dalla seguente disposizione:

a) sono stabilite nella misura del 18 per cento le aliquote relative ai redditi di capitale di cui alle seguenti disposizioni:

1) articolo 26, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

2) articolo 26-*ter*, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

3) articolo 27, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

4) articolo 5, decreto legge 30 settembre 1983, n. 512, convertito dalla legge 25 novembre 1983, n. 649;

5) articolo 2, decreto legislativo 1º aprile 1996, n. 239;

6) articolo 1, decreto legge 2 ottobre 1981, n. 546, convertito dalla legge 1º dicembre 1981, n. 692;

7) articolo 13, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461;

8) articolo 9, legge 23 marzo 1983, n. 77;

9) articolo 14, decreto legislativo 25 gennaio 1992, n. 84;

10) articolo 11-*bis*, decreto legge 30 settembre 1983, n. 512 convertito dalla legge 25 novembre 1983, n. 649;

11) articolo 7, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461;

12) articolo 5, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461.

1.0.3

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Improcedibile

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente.

«Art. 1-*bis.*

(Istituzione della Sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale)

1. Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio provvedimento, istituisce la sala unificata di coordinamento per la sicurezza stradale, con compiti di raccolta dei dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità stradale, al fine di predisporre una carta dei rischi riferita alla rete delle strade statali, principali e secondarie, e delle autostrade.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, valutati in 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005, si provvede mediante utilizzo di quota parte delle risorse derivanti dalla seguente disposizione:

a) sono stabilite nella misura del 18 per cento le aliquote relative ai redditi di capitale di cui alle seguenti disposizioni:

1) articolo 26, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

2) articolo 26-*ter*, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

3) articolo 27, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

4) articolo 5, decreto legge 30 settembre 1983, n. 512, convertito dalla legge 25 novembre 1983, n. 649;

5) articolo 2, decreto legislativo 1° aprile 1996, n. 239;

6) articolo 1, decreto legge 2 ottobre 1981, n. 546, convertito dalla legge 1° dicembre 1981, n. 692;

7) articolo 13, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461;

8) articolo 9, legge 23 marzo 1983, n. 77;

9) articolo 14, decreto legislativo 25 gennaio 1992, n. 84;

10) articolo 11-*bis*, decreto legge 30 settembre 1983, n. 512 convertito dalla legge 25 novembre 1983, n. 649;

11) articolo 7, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461;

12) articolo 5, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461.

1.0.4

Monti, Pedrazzini

Ritirato e trasformato nell'odg G1.500

Dopo l'articolo 1, inserire il seguente.

«Art. 1-*bis.*

(Modifiche alle norme inerenti i veicoli)

1. Dopo l'articolo 59 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

«59-*bis. - (Veicoli da competizione su strada). – 1.* Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli da competizione.

2. Rientrano nella categoria di cui al comma 1 i motoveicoli e gli autoveicoli moderni, d'epoca e di interesse storico e collezionistico, regolarmente immatricolati, per i quali è stata data comunicazione al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri di «trasformazione ad uso competizione» in quanto destinati alla partecipazione a competizioni motoristiche su strada di regolarità e/o velocità ai sensi dell'articolo 9.

3. I veicoli di cui al comma 1, sono iscritti in un apposito elenco «veicoli da competizione su strada» presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. L'iscrizione all'elenco autorizza il veicolo a circolare esclusivamente durante lo svolgimento delle competizioni o dei raduni autorizzati.

4. Ai fini dell'iscrizione nell'elenco di cui al comma 3, il proprietario del veicolo al momento della trasformazione produce comunicazione scritta al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, indicano i dati identificativi del veicolo.

5. Il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri rilascia un certificato di appartenenza a tale elenco, numerato progressivamente su base provinciale, da esibire, insieme con i documenti del veicolo, alle forze dell'ordine durante eventuali controlli nel corso delle competizioni o dei raduni autorizzati. Al momento dell'iscrizione nell'apposito elenco il veicolo potrà circolare esclusivamente durante lo svolgimento di tali competizioni o raduni autorizzati.

6. I veicoli da competizione sono soggetti alle seguenti disposizioni:

a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite competizioni motoristiche o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito degli itinerari di svolgimento delle competizioni motoristiche o dei raduni autorizzati. A tale scopo l'autorità competente, all'atto del ri-

lascio dell'autorizzazione ai promotori della competizione motoristica o del raduno, dovrà dare comunicazione scritta in merito al programma della manifestazione nonché dell'itinerario di svolgimento, alle forze dell'ordine competenti;

b) tali veicoli in quanto allestiti nel rispetto delle norme tecnico-sportive ed inoltre essendo provvisti di particolari dispositivi di sicurezza supplementari secondo quanto previsto dalle prescrizioni di sicurezza emanate dalle federazioni competenti, sono esenti, dal momento dell'iscrizione nell'apposito elenco di cui al comma 3, da revisione periodica. Tramite i loro delegati tecnici, le federazioni competenti sottopongono i veicoli a verifica tecnica precedentemente lo svolgimento di ogni competizione motoristica o raduno. A tale scopo i delegati delle federazioni competenti comunicano per iscritto, all'ufficio preposto al rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento della competizione, l'esito positivo delle verifiche tecniche allegando un elenco recante i numeri di gara, il nome del primo conduttore ed il numero progressivo del certificato di cui al comma 5 dei veicoli verificati;

7. Il trasferimento di proprietà dei suddetti veicoli da competizione è disciplinato dal titolo III, capo III, sezione III del presente decreto.

8. I suddetti veicoli da competizione devono essere provvisti di copertura assicurativa, ai sensi dell'articolo 193, solo durante lo svolgimento di una competizione ed esclusivamente durante la circolazione su strade aperte al traffico ai normali veicoli a motore.

9. Nel caso in cui, alle competizioni motoristiche o ai raduni autorizzati, partecipino veicoli immatricolati in un paese straniero o siano di proprietà di un cittadino straniero, i proprietari sono tenuti a comunicare all'ente organizzatore, 20 giorni prima dello svolgimento della competizione, i dati identificativi del veicolo. L'ente organizzatore provvede a darne comunicazione scritta, a mezzo raccomandata, al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. Tale comunicazione costituisce permesso provvisorio per le sole competizioni motoristiche per le quali è stata richiesta.

10. Il proprietario di un veicolo trasformato «ad uso competizione», per poter riportare allo stato originario il medesimo veicolo, è tenuto all'obbligo di revisione ai sensi dell'articolo 80 effettuata dopo aver richiesto la cancellazione dall'apposito elenco dei veicoli da competizione.

11. Chiunque circola con veicoli da competizione senza l'autorizzazione prevista dal comma 4, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200,00 a euro 800,00. Da tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI».

1.0.5
AGONI, PEDRAZZINI
Respinto

Dopo l'articolo 1, inserire il seguente.

«Art. 1-*bis.*

(Dei veicoli)

1. Dopo il comma 2 dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"2-*bis*). Gli autoveicoli immatricolati in Italia sono equipaggiati con gli apparecchi viva voce di cui all'articolo 173"».

ORDINE DEL GIORNO

G1.500 (già em. 1.0.4)
PEDRAZZINI, MONTI
Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2422,

impegna Il Governo Ad Attivarsi Affinchè Siano Affrontate E Risolte Le Problematiche Contenute Nell'emendamento 1.0.4.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 2.

(Modifiche alle norme inerenti la guida dei veicoli)

01. Al comma 4 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: «destinato a tale uso» sono inserite le seguenti: «ovvero, pur essendo munito di auto-

rizzazione, guida un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione,».

02. Dopo il comma 4 dell'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

«*4*-bis. Chiunque, pur essendo munito di autorizzazione, guida un veicolo di cui al comma 2 senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 280. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e dell'autorizzazione, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI».

03. Il comma 2 dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*2.* Chiunque, senza avere ottenuto la licenza prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, adibisce un veicolo a servizio di piazza con conducente o a taxi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.500 a euro 6.000. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza».

04. Il comma 3 dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*3.* Chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui alla licenza è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 70 a euro 280».

05. All'articolo 95 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) nella rubrica, dopo le parole: «Carta provvisoria di circolazione», è inserita la seguente: «, duplicato»;

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«*1*-bis. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto dirigenziale, stabilisce il procedimento per il rilascio, attraverso il proprio sistema informatico, del duplicato delle carte di circolazione, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264».

06. Al comma 2 dell'articolo 97 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «a soggetti terzi»

sono sostituite dalle seguenti: «ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264»;

1. All'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

0a) dopo il comma 1-*bis*, è inserito il seguente:

«*1*-ter. A decorrere dal 1º 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»;

a) al comma 8 nel primo periodo la parola: «motocarrozzette» è sostituita dalle seguenti: «tricicli, quadricicli»; il secondo e il terzo periodo sono soppressi;

b) dopo il comma 8, è inserito il seguente:

«8-*bis*. Il certificato di cui al comma 8 può essere rilasciato a mutilati o a minorati fisici che siano in possesso di patente di categoria B, C e D speciale e siano stati riconosciuti idonei alla conduzione di taxi e di autovetture adibite a noleggio, con specifica certificazione rilasciata dalla commissione medica locale in base alle indicazioni fornite dal comitato tecnico, a norma dell'articolo 119, comma 10»;

b-bis) al comma 13-*bis*, le parole: «Chiunque, non essendo titolare di patente» sono sostituite dalle seguenti: «Il minore che, non munito di patente».

2. Il comma 6 dell'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*6.* I provvedimenti di sospensione e revoca della patente di guida emanati dagli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri a norma dell'articolo 129, comma 2, e dell'articolo 130, comma 1, nei casi in cui sia accertato il difetto con carattere temporaneo o permanente dei requisiti fisici e psichici prescritti, sono atti definitivi».

3. All'articolo 125 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-*bis*. Le patenti di guida delle categorie A, A limitata alla guida di motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima non superiore a 11 Kw, B, C e D, comprese quelle speciali, sono valide per la guida dei veicoli per i quali è richiesto il certificato di idoneità alla guida di cui all'articolo 116.»;

b) al comma 3 le parole: «Chiunque, munito di patente di categoria B, C o D guida un autoveicolo» sono sostituite dalle seguenti: «Chiunque, munito di patente di categoria A, A limitata alla guida di motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima non superiore a 11 Kw, B, C o D, guida un veicolo».

4. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4 nel primo periodo, le parole: «di cui all'articolo 116, comma 8,» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 116, commi 8 e 8-*bis,*»;

b) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-*bis.* Per i cittadini italiani residenti o dimoranti in un Paese non comunitario per un periodo di almeno sei mesi, la validità della patente è altresì confermata, tranne per i casi previsti nell'articolo 119, commi 2-*bis* e 4, dalle Autorità diplomatico-consolari italiane presenti nei Paesi medesimi, che rilasciano una specifica attestazione, previo accertamento dei requisiti psichici e fisici da parte di medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani, temporaneamente sostitutiva del tagliando di convalida di cui al comma 5 per il periodo di permanenza all'estero; riacquisita la residenza o la dimora in Italia, il cittadino dovrà confermare la patente ai sensi del comma 5.»;

c) al comma 7 il secondo e terzo periodo sono sostituiti dal seguente: «Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI».

5. Il comma 4 dell'articolo 129 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*4.* Il provvedimento di sospensione della patente di cui al comma 2 è atto definitivo».

6. Dopo il comma 2 dell'articolo 130 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«2-*bis.* Il provvedimento di revoca della patente disposto ai sensi del comma 1 nell'ipotesi in cui risulti la perdita, con carattere permanente, dei requisiti psichici e fisici prescritti, è atto definitivo. Negli altri casi di revoca di cui al comma 1, è ammesso ricorso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il provvedimento del Ministro è comunicato all'interessato e ai competenti uffici del Dipartimento dei trasporti terrestri. Se il ricorso è accolto, la patente è restituita all'interessato».

7. All'articolo 134 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«*1*-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1, gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero ed iscritti all'Anagrafe italiani residenti all'estero (A.I.R.E.) e gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini comunitari che abbiano, comunque, un rapporto stabile con il territorio italiano, sono immatricolati, a richiesta,

secondo le norme previste dall'articolo 93, a condizione che al momento dell'immatricolazione l'intestatario dichiari un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264»;

b) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La sanzione accessoria non si applica qualora al veicolo, successivamente all'accertamento, venga rilasciata la carta di circolazione, ai sensi dell'articolo 93».

7-*bis.* Dopo il comma 12 dell'articolo 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

«*12*-bis. I soggetti muniti di patente militare o di servizio rilasciata ai sensi dell'articolo 139 possono guidare veicoli delle corrispondenti categorie immatricolati con targa civile purchè i veicoli stessi siano adibiti ai servizi istituzionali dell'amministrazione dello Stato».

7-*ter.* L'articolo 139 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 139. *(Patente di servizio per il personale abilitato allo svolgimento di compiti di polizia stradale). – 1.* Ai soggetti già in possesso di patente di guida e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale indicati dai commi 1 e 3, lettera *a)*, dell'articolo 12 è rilasciata apposita patente di servizio la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità per il rilascio della patente di cui al comma 1».

EMENDAMENTI

2.1

VERALDI, CAVALLARO, MANZIONE

Respinto

Al comma 04, aggiungere, infine, le seguenti parole: «Qualora lo stesso soggetto incorra nuovamente, in un periodo di due anni, nella stessa violazione, è applicata una sanzione amministrativa da euro 350 a 1.500 e la sospensione della licenza per un periodo non inferiore a tre e non superiore a sei mesi. In caso di ulteriore violazione, si applica la sospensione della licenza per un anno».

2.2

FABRIS

Improcedibile

Al comma 1, premettere la seguente lettera:

«*00a)* il comma 3 è sostituito dal seguente:

"3. La patente di guida, conforme al modello comunitario, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli indicati per le rispettive categorie:

A – Motoveicoli di massa complessiva sino a 1,3 tonnellate;

B – Motoveicoli, esclusi i motocicli, autoveicoli di massa complessiva non superiore a 4,25 tonnellate e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 4,25 tonnellate;

C – Autoveicoli, di massa complessiva a pieno carico superiore a 4,25 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero, esclusi quelli per la cui guida è richiesta la patente della categoria D;

D – Autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;

E – Autoveicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati per ciascuna delle precedenti categorie, autoarticolati destinati al trasporto di persone e autosnodati, purchè il conducente sia abilitato alla guida di autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria D, altri autoarticolati, purchè il conducente sia abilitato alla guida degli autoveicoli per i quali è richiesta la patente della categoria C».

Conseguentemente aggiungere i seguenti articoli:

«2-*bis*. 1. Gli *autocaravan* sono considerati, per la propria peculiarità, mezzo privilegiato per il trasporto di soggetti affetti da *handicap*.

2. Gli *autocaravan* di proprietà di soggetti affetti da *handicap* usufruiscono delle disposizioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni.

3. Gli stessi soggetti possono usufruire delle deduzioni fiscali previste dal comma 1, lettera *a)*, punto 1, dell'articolo 121-*bis* del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

4. La tassa speciale erariale annuale di cui all'articolo 7 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202, e successive modificazioni, non è dovuta se il proprietario dell'*autocaravan* risulta essere riconosciuto quale invalido civile, cieco civile o sordomuto.

5. La tassa di cui al comma 4 non è altresì dovuta qualora un soggetto riconosciuto invalido civile, cieco civile o sordomuto faccia parte del nucleo familiare del proprietario dell'*autocaravan*.

2-*ter*. 1. Le amministrazioni comunali, in sede di regolamentazione dei parcheggi di cui ai commi 6, 7, 8 e 9 dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono ad individuare apposite aree per la sosta e per il rimessaggio degli *autocaravan*, in attuazione delle previsioni di cui all'articolo 185 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e dell'articolo 378 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 122, e successive modificazioni.

2. Ai fini di cui al comma 1 le amministrazioni comunali e i privati possono procedere secondo le disposizioni e le previsioni di cui alla legge 24 marzo 1989, n. 122, e successive modificazioni.

3. Nella circostanza di cui al comma 1 sono pure individuati parcheggi, di idonea ampiezza, anche all'interno dei centri abitati atti a consentire la sosta anche prolungata degli *autocaravan.*

4. Essi sono realizzati comunque in prossimità di fermate dei mezzi di linea abilitati al trasporto di soggetti portatori di *handicap*.

2-*quater*. Le amministrazioni comunali non possono imporre limitazioni alla circolazione degli *autocaravan* diverse da quelle previste per i veicoli di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b)*, categorie M e M1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2-*quinquies*. 1. All'onere derivante dall'attuazione degli articoli 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater* quantificabile in 12 milioni di euro l'anno, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le opportune variazioni di bilancio».

2.3

Fabris

Respinto

Al comma 1, sostituire la lettera 0a) *con la seguente:*

«*0a).* dopo il comma 1-*bis,* è inserito il seguente:

"1-*ter.* A decorrere dal 1º luglio 2004 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"».

2.4

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera 0a) *inserire la seguente:*

«*0a*-bis) al comma 3, lettera *b),* le parole: "esclusi i motocicli", sono sostituite dalle seguenti: ", compresi i motocicli a presa diretta, di cilindrata fino a 250 centimetri cubici"».

2.5

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, dopo la lettera 0a) *inserire la seguente:*

«*0a*-bis). al comma 3, lettera *b),* le parole: "esclusi i motocicli", sono sostituite dalle seguenti: ", compresi i motocicli a presa diretta, di cilindrata fino a 125 centimetri cubici"».

2.7

Veraldi

Respinto

Al comma 1, premettere alla lettera b-*bis) la seguente:*

«*0b*-bis). al comma 11-*bis,* quarto periodo, le parole: "a titolo gratuito" sono soppresse».

2.8

KAPPLER

Respinto

Al comma 1, dopo la lettera b) *aggiungere la seguente:*

«*b*-ter). al comma 11-*bis,* quinto periodo, le parole: "prevalentemente da personale insegnante delle autoscuole» sono sostituite dalle seguenti: «esclusivamente da docenti che abbiano ottenuto l'abilitazione di insegnanti di teoria per la formazione dei conducenti».

2.9

MONTALBANO, BRUTTI Paolo, FALOMI, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Sopprimere il comma 2.

2.10

BONATESTA

Ritirato e trasformato nell'odg G2.400

Dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-*bis.* All'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, 285 e successive modificazioni, apportare le seguenti modificazioni: *a)* il comma 10 è sostituito dal seguente:

"10. Con decreto del Ministro della Salute, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, è istituito un apposito comitato tecnico con il compito:

1) di elaborare linee guida per la valutazione delle capacità di guida delle persone disabili sotto il profilo sanitario e tecnico, da diramare alle commissioni mediche locali;

2) di esprimere pareri per i nuovi adattamenti e dispositivi per la guida di veicoli da parte di persone disabili o il loro trasporto, previa eventuale valutazione con prove e test;

3) di fornire indicazioni circa la possibilità di conduzione di taxi e di autovetture adibite a noleggio da parte di conducenti muniti di patente di categoria B speciale;

4) di elaborare in riferimento alle materie di cui ai punti 1, 2 e 3 proposte di indirizzo e coordinamento alle commissioni mediche legali";

b) dopo il comma 10 sono inseriti i seguenti:

«10-*bis*. Il Ministero della Salute, sentito il Consiglio Superiore di Sanità, emana direttive sull'applicazione delle norme che stabiliscono i re-

quisiti fisici e psichici alla guida, ove necessario ai fini della uniformità di indirizzo delle commissioni mediche locali.

10-*ter*. I responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia, presso le quali sia avvenuto il ricovero di soggetti che abbiano subito trauma cranico o che siano in coma per altra causa, hanno l'obbligo di comunicare agli uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri i casi di coma superiore alle 48 ore. In seguito a tale comunicazione, è previsto l'obbligo di sottoporre a revisione la relativa patente di guida. La successiva idoneità alla guida è valutata dalla commissione medica provinciale previo parere vincolante dello specialista dell'unità riabilitativa che ha seguito l'evoluzione clinica del paziente, il quale effettua una valutazione neuropsicologica ed una verifica su strada o su apposito simulatore, con possibilità successiva di attivare uno specifico programma riabilitativo nel caso che il primo esito sia negativo alla ripresa della guida".

2-*ter*. All'articolo 327 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modificazioni, il comma 5 è abrogato».

2.11

KAPPLER

Le parole da: «*Dopo il comma*» a: «svolgimento dei corsi di aggiornamento "aggiungere le seguenti:", miglioramento e riabilitazione del guidatore» respinte; seconda parte preclusa

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-*bis.* Al comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992 n.285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole «la frequenza ai corsi di aggiornamento,» aggiungere le seguenti: «miglioramento e riabilitazione del guidatore»;

b) dopo le parole «consente di riacquistare sei punti» aggiungere le seguenti: «, purché tale frequenza sia stata giudicata profittevole, e favorevole la prognosi contro la probabilità di future recidive»;

c) dopo le parole «i criteri per il rilascio dell'autorizzazione, i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di aggiornamento» aggiungere le seguenti: ", miglioramento e riabilitazione del guidatore. Con lo stesso decreto sono anche stabiliti i criteri e le modalità per la verifica delle recidive di quei conducenti la cui frequenza è stata giudicata favorevole, ai fini della riconferma o della revoca dell'autorizzazione precedentemente rilasciata dal Dipartimento per i trasporti terrestri"».

2.12

CHIRILLI

Precluso

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-*bis*. Al comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole "la frequenza ai corsi di aggiornamento," aggiungere le seguenti: "miglioramento e riabilitazione del guidatore";

b) dopo le parole "consente di riacquistare sei punti" aggiungere le seguenti: ", purché tale frequenza sia stata giudicata profittevole, e favorevole la prognosi contro la probabilità di future recidive";

c) dopo le parole "i criteri per il rilascio dell'autorizzazione, i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di aggiornamento" aggiungere le seguenti: ", miglioramento e riabilitazione del guidatore. Con lo stesso decreto sono anche stabiliti i criteri e le modalità per la verifica delle recidive di quei conducenti la cui frequenza è stata giudicata favorevole, ai fini della riconferma o della revoca dell'autorizzazione precedentemente rilasciata dal Dipartimento per i trasporti terrestri"».

2.108

CREMA

Precluso

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-*bis*) Al comma 4, dell'articolo 126-*bis.* (intitolato "Patente a Punti"), sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo le parole: "la frequenza ai corsi di aggiornamento," aggiungere le seguenti: "miglioramento e riabilitazione del guidatore,";

b) dopo le parole: "consente di riacquistare sei punti" aggiungere le seguenti: "purchè tale frequenza sia stata giudicata profittevole, e favorevole la prognosi contro la probabilità di future recidive";

c) dopo le parole: "i criteri per il rilascio dell'autorizzazione, i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di aggiornamento" aggiungere le seguenti: ", miglioramento e riabilitazione del guidatore. Co lo stesso decreto sono anche stabiliti i criteri e le modalità per la verifica delle recidive di quei conducenti la cui frequenza è stata giudicata profittevole, e la cui prognosi è stata giudicata favorevole, ai fini della riconferma o della revoca dell'autorizzazione precedentemente rilasciata dal Dipartimento per i trasporti terrestri"».

2.13

Kappler

Respinto

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-*bis*. Al comma 4 dell'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, sopprimere le seguenti parole: "ovvero da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Dipartimento per i trasporti terrestri»;

b) all'ultimo periodo, sopprimere le parole «i criteri per il rilascio dell'autorizzazione"».

2.14

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-*bis*. All'articolo 128 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, i commi 2 e 3 sono sostituiti dai seguenti:

«2. Contro il provvedimento di revisione è ammesso ricorso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro 30 giorni dalla sua notificazione. Il ricorso va trasmesso per conoscenza, nello stesso termine, all'autorità che ha adottato il provvedimento ed ha effetto sospensivo.

3. Qualora il titolare della patente non si sottoponga agli accertamenti disposti ai sensi del comma 1, rispettivamente, nei termini assegnati dal relativo provvedimento di revisione in assenza di ricorso o se tardivamente presentato, ovvero entro trenta giorni dall'intervenuta non impugnabilità del provvedimento stesso, in caso di contenzioso, la patente di guida è sospesa a tempo indeterminato, con atto definitivo, dall'autorità che ha adottato il provvedimento. Il provvedimento di sospensione è notificato al titolare della patente a cura degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, che provvedono al ritiro e alla conservazione del documento».

2.15

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Respinto

Sopprimere il comma 5.

2.16

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Sopprimere il comma 6.

2.112

Gubert

Ritirato e trasformato nell'odg G2.700

Dopo il comma 7, inserire il seguente:

«7-*bis.* Qualora l'attuale destinazione di un veicolo sia ad autocarro per trasporto di cose (attuale categoria N1) ed essa sia stata iscritta come destinazione iniziale o per cambio di destinazione anteriormente all'entrata in vigore del punto 1.1.1 della lettera *c)* dell'allegato I alla direttiva n. 98/14/CE riguardante l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, recepita con decreto 4 agosto 1998 pubblicato in data 31 agosto 1998 nel S.O., alla G.U., serie generale, n. 203 e non siano stati di conseguenza resi inaccessibili dal costruttore gli ancoraggi dei sedili per impedirne materialmente l'uso nè apportate altre modificazioni che non avrebbero consentito la destinazione dei veicoli al trasporto di persone-uso proprio, è consentito il cambio di destinazione del veicolo stesso da autocarro (attuale categoria N1) ad autovettura per trasporto persone-uso proprio (attuale categoria M1).

2.17

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Improcedibile

*Dopo il comma 7-*ter, *aggiungere i seguenti:*

«7-*quater.* Entro il primo ottobre 2005 le patenti rilasciate su supporto cartaceo sono sostituite con patenti rilasciate su supporto magnetico.

7-*quinquies.* Con proprio decreto il ministro delle infrastrutture e trasporti stabilisce i criteri di rilascio, i dati e le informazioni da inserire nel dispositivo informatico di cui al comma 7-*quater.*

7-*sexies.* Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, valutati in 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2003,7 2004 e 2005, si provvede mediante utilizzo di quota parte delle risorse derivanti dalla seguente disposizione:

a) sono stabilite nella misura del 18 per cento le aliquote relative ai redditi di capitale di cui alle seguenti disposizioni:

1) articolo 26, DPR 29 settembre 1973, n. 600;
2) articolo 26-*ter*, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

3) articolo 27, DPR 29 settembre 1973, n. 600;

4) articolo 5, decreto legge 30 settembre 1983, n. 512, convertito dalla legge 25 novembre 1983, n. 649;

5) articolo 2, decreto legislativo 1º aprile 1996, n. 239;

6) articolo 1, decreto legge 2 ottobre 1981, n. 546, convertito dalla legge 1º dicembre 1981, n. 692;

7) articolo 13, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461;

8) articolo 9, legge 23 marzo 1983, n. 77;

9) articolo 14, decreto legislativo 25 gennaio 1992, n. 84;

10) articolo 11-*bis*, decreto legge 30 settembre 1983, n. 512 convertito dalla legge 25 novembre 1983, n. 649;

11) articolo 7, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461;

12) articolo 5, decreto legislativo 21 novembre 1997, n. 461.

ORDINI DEL GIORNO

G2.400 (già em. 2.10)

BONATESTA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2422, di conversione in legge del decreto-legge n. 151 del 27 giugno 2003,

impegna il Governo ad istituire un apposito Comitato Tecnico, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, con il compito di:

1) elaborare linee guida per la valutazione delle capacità di guida delle persone disabili sotto il profilo sanitario e tecnico, da diramare alle commissioni mediche locali;

2) esprimere pareri per i nuovi adattamenti e dispositivi per la guida di veicoli da parte di persone disabili o il loro trasporto, previa eventuale valutazione con prove e test;

3) fornire indicazioni circa la possibilità di conduzione taxi e di autovetture adibite a noleggio da parte di conducenti muniti di patente di categoria B speciale;

4) elaborare in riferimento alle materie di cui ai punti 1, 2 e 3 proposte di indirizzo e coordinamento alle commissioni mediche legali,

impegna altresì il Governo

sentito il Consiglio superiore di sanità, ad emanare direttive sull'applicazione delle norme che stabiliscono i requisiti fisici e psichici alla guida, ove necessario ai fini della uniformità di indirizzo delle commissioni medico legali, nonché direttive affinché i responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia, presso le quali sia avvenuto il ricovero di soggetti che abbiano subito trauma cranico o che siano in coma per altra causa, siano tenuti a comunicare agli uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri i casi di coma superiore alle 48 ore con l'obbligo, in seguito a tale comunicazione, di sottoporre a revisione la relativa patente di guida,

infine invita il Governo a valutare l'opportunità che la successiva idoneità alla guida sia valutata dalla commissione medica provinciale previo parere vincolante dello specialista dell'unità riabilitativa che ha seguito l'evoluzione clinica del paziente, il quale effettua una valutazione neuropsicologica ed una verifica su strada o su apposito simulatore, con possibilità successiva di attivare uno specifico programma riabilitativo nel caso che il primo esito sia negativo alla ripresa della guida.

(*) Accolto dal Governo.

G2.700 (già em. 2.112)

GUBERT

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

impegna il Governo a valutare l'opportunità, con atto amministrativo, di modificare la disciplina nella direzione evidenziata dall'em. 2.112, specie con riferimento a veicoli di interesse storico o collezionistico.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

2.0.1

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Respinto

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente.

«Art. 2-*bis.*

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il secondo periodo è soppresso».

2.0.2

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Respinto

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente.

«Art. 2-*bis.*

1. Al comma 1 dell'articolo 136 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente: "I dati della patente rilasciata da uno Stato membro della Comunità europea devono essere trasmessi, a cura del titolare, al Dipartimento trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione».

ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 3.

(Modifiche alle norme di comportamento)

1. All'articolo 143 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 11 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle

seguenti:«alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

b) al comma 12 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20» sono sostituite dalle seguenti:«alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 270,90 a euro 1.083,60».

2. Al comma 10 dell'articolo 145 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti:«alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

3. All'articolo 146 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 3 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

b) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-*bis.* Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 3 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI».

4. All'articolo 148 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 15 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10»;

b) al comma 15, in fine, è aggiunto il seguente periodo: «Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 3 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI»;

c) al comma 16, nel primo periodo, le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

d) al comma 16, nel secondo periodo, le parole: «la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20» sono sostituite dalle seguenti: «la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 270,90 a euro 1.083,60»;

e) al comma 16 il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai

sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando si tratti del divieto di cui al comma 14, la sospensione della patente è da due a sei mesi. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da tre a sei mesi».

5. All'articolo 151 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 la lettera *h)* è sostituita dalla seguente:

«*h)* luci di posizione anteriore, posteriore e laterale: i dispositivi che servono a segnalare contemporaneamente la presenza e la larghezza del veicolo viste dalla parte anteriore, posteriore e laterale;»;

b) al comma 1 la lettera *p)* è sostituita dalla seguente:

«*p)* pannello retroriflettente e fluorescente: il dispositivo a luce retroriflessa e fluorescente destinato a segnalare particolari categorie di veicoli;»;

c) dopo la lettera *p)* sono aggiunte le seguenti:

«*p-bis)* strisce retroriflettenti: il dispositivo a luce riflessa destinato a segnalare particolari categorie di veicoli;

p-ter) luci di marcia diurna: il dispositivo rivolto verso l'avanti destinato a rendere più facilmente visibile un veicolo durante la circolazione diurna;

p-quater) luci d'angolo: le luci usate per fornire illuminazione supplementare a quella parte della strada situata in prossimità dell'angolo anteriore del veicolo dal lato presso il quale esso è in procinto di curvare;

p-quinquies) proiettore di svolta: una funzione di illuminazione destinata a fornire una migliore illuminazione in curva, che può essere espletata per mezzo di dispositivi aggiuntivi o mediante modificazione della distribuzione luminosa del proiettore anabbagliante;

p-sexies) segnalazione visiva a luce lampeggiante blu: il dispositivo supplementare installato sui motoveicoli e sugli autoveicoli di cui all'articolo 177;

p-septies) segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla o arancione: il dispositivo supplementare installato sui veicoli eccezionali o per trasporti in condizioni di eccezionalità, sui mezzi d'opera, sui veicoli adibiti alla rimozione o al soccorso, sui veicoli utilizzati per la raccolta di rifiuti solidi urbani, per la pulizia della strada e la manutenzione della strada, sulle macchine agricole ovvero operatrici, sui veicoli impiegati in servizio di scorta tecnica».

6. All'articolo 152 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«*1.* Fuori dai centri abitati, durante la marcia dei veicoli a motore, ad eccezione dei veicoli iscritti nei registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI, è obbligatorio l'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci della

targa e delle luci d'ingombro. Durante la marcia, per i ciclomotori ed i motocicli è obbligatorio l'uso dei predetti dispositivi anche nei centri abitati. Fuori dei casi indicati dall'articolo 153, comma 1, in luogo di questi dispositivi, se il veicolo ne è dotato, possono essere utilizzate le luci di marcia diurna»;

b) i commi 1-*bis,* 1-*ter* e 2 sono abrogati.

7. All'articolo 153 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«*1.* Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia dei veicoli a motore e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti»;

b) al comma 2 nel terzo periodo le parole: «nei casi indicati dall'articolo 152, comma 1,» sono sostituite dalle seguenti: «nei casi indicati dal comma 1»;

c) al comma 4 nel secondo periodo le parole: «in deroga al comma 1, punto *b)*» sono sostituite dalle seguenti: «in deroga al comma 1,»;

d) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«*5.* Nei casi indicati dal comma 1, ad eccezione dei velocipedi e dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva è obbligatorio anche durante la fermata o la sosta, a meno che il veicolo sia reso pienamente visibile dall'illuminazione pubblica o venga collocato fuori dalla carreggiata. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza»;

e) al comma 6 le parole: «nelle ore e nei casi indicati nell'articolo 152, comma 1,» sono sostituite dalle seguenti: «nelle ore e nei casi indicati nel comma 1,».

8. Al comma 2 dell'articolo 157 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento».

8-*bis.* Al comma 5 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: «del comma 1» sono inserite le seguenti: «e delle lettere *d), g)* e *h)* del comma 2».

8-*ter.* Dopo il comma 5 dell'articolo 159 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

«*5*-bis. Nelle aree portuali e marittime come definite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, è autorizzato il sequestro conservativo degli automezzi in sosta vietata che ostacolano la regolare circolazione viaria e ferroviaria o l'operatività delle strutture portuali».

9. Dopo il comma 4 dell'articolo 162 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

«*4*-bis. Nei casi indicati al comma 1 durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo devono essere utilizzati dispositivi retroriflettenti di protezione individuale per rendere visibile il soggetto che opera. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche tecniche e le modalità di approvazione di tali dispositivi.

4-ter. A decorrere dal 1º gennaio 2004, nei casi indicati al comma 1 è fatto divieto al conducente di scendere dal veicolo e circolare sulla strada senza avere indossato giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza o sulle piazzole di sosta. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 ottobre 2003, sono stabilite le caratteristiche dei giubbotti e delle bretelle».

9-*bis.* All'articolo 168 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 9 è sostituito dal seguente:

«*9.* Chiunque vìola le prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative all'idoneità tecnica dei veicoli o delle cisterne che trasportano merci pericolose, ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei veicoli, alla presenza o alla corretta sistemazione dei pannelli di segnalazione e alle etichette di pericolo collocate sui veicoli, sulle cisterne, sui contenitori e sui colli che contengono merci pericolose, ovvero che le hanno contenute se non ancora bonificati, alla sosta dei veicoli, alle operazioni di carico, scarico e trasporto in comune delle merci pericolose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 343,35 a euro 1.376,55. A tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e della carta di circolazione da due a sei mesi, a norma del capo I, sezione II, del titolo VI»;

b) dopo il comma 9 sono inseriti i seguenti:

«*9*-bis. Chiunque vìola le prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 343,35 a euro 1.376,55.

9-ter. Chiunque, fuori dai casi previsti dai commi 8, 9 e 9-*bis,* vìola le altre prescrizioni fissate o recepite con i decreti ministeriali di cui al

comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

10. All'articolo 170 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«*2.* Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente, salvo che il posto per il passeggero sia espressamente indicato nel certificato di circolazione e che il conducente abbia un'età superiore a diciotto anni. Con regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti le modalità e i tempi per l'aggiornamento, ai fini del presente comma, della carta di circolazione dei ciclomotori omologati anteriormente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151»;

b) al comma 3 la parola: «motocicli» è sostituita dalle seguenti: «veicoli di cui comma 1»;

c) nel comma 6 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10».

11. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«*1.* Durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, secondo la normativa stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

b) il comma 1-*bis* è sostituito dal seguente:

«1-*bis.* Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti e i passeggeri:

a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa;

b) di ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza, secondo le disposizioni del regolamento»;

c) al comma 2 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10»;

d) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«*3.* Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 2 consegue il fermo amministrativo del veicolo per trenta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI».

12. All'articolo 172 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 8 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10»;

b) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Quando il conducente sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a due mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI»;

c) al comma 9 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 19,95 a euro 81,90» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55».

13. Al comma 3 dell'articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10».

14. All'articolo 174 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

b) al comma 5 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

d) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

«*7*-bis. Nei casi previsti dai commi 4, 5 e 6 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo avere effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta ove dovrà permanere per il periodo necessario. Della intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate e nello stesso viene altresì indicata l'ora alla quale il conducente può riprendere la circolazione. Chiun-

que circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85, nonchè con il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida. Trascorso il necessario periodo di riposo, la restituzione dei documenti ritirati deve essere richiesta al comando da cui dipende l'organo accertatore o ad altro ufficio indicato dall'organo stesso, che vi provvede dopo la constatazione che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo».

15. All'articolo 178 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 3 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

c) al comma 4 le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20»;

c) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«4-*bis.* Nei casi previsti dal comma 3 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo avere effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta ove dovrà permanere per il periodo necessario. Dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate e nello stesso viene altresì indicata l'ora alla quale il conducente può riprendere la circolazione. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85, nonchè con il ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida. Trascorso il necessario periodo di riposo, la restituzione dei documenti ritirati deve essere richiesta al comando da cui dipende l'organo accertatore o ad altro ufficio indicato dall'organo stesso, che vi provvede dopo la constatazione che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo».

16. All'articolo 179 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Cronotachigrafo e limitatore di velocità»;

b) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«*1.* Nei casi previsti dal regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni, i veicoli devono circolare provvisti di cronotachigrafo, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nel regolamento stesso.

Nei casi e con le modalità previste dalle direttive comunitarie, i veicoli devono essere dotati altresì di limitatore di velocità»;

c) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-*bis.* Chiunque circola con un autoveicolo non munito di limitatore di velocità ovvero circola con un autoveicolo munito di un limitatore di velocità avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate o non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 800 a euro 3200. La sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata nel caso in cui l'infrazione riguardi l'alterazione del limitatore di velocità»;

d) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«*3.* Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di limitatore di velocità o cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione, ovvero con limitatore di velocità o cronotachigrafo manomesso oppure non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 687,75 a euro 2754,15»;

e) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

«6-*bis.* Quando si abbia fondato motivo di ritenere che il cronotachigrafo o il limitatore di velocità siano alterati, manomessi ovvero comunque non funzionanti, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata per l'installazione o riparazione, possono disporre che sia effettuato l'accertamento della funzionalità dei dispositivi stessi. Le spese per l'accertamento ed il ripristino della funzionalità del limitatore di velocità o del cronotachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido»;

f) al comma 7 le parole: «la circolazione di veicolo con cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante» sono sostituite dalle seguenti: «la circolazione di veicolo con limitatore di velocità o cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante»;

g) al comma 9 le parole: «Alla violazione di cui al comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «Alle violazioni di cui ai commi 2 e 2-*bis*»;

h) al comma 9 è aggiunto , in fine, il seguente periodo: «Nel caso in cui la violazione relativa al comma 2-*bis* riguardi l'alterazione del limitatore di velocità, alla sanzione amministrativa pecuniaria consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente secondo le norme del capo I, sezione II del titolo VI».

17. All'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per i veicoli adibiti a servizio pubblico di trasporto di persone e per quelli adibiti a locazione senza conducente la carta di circolazione può essere sostituita da

fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo»;

b) il comma 6 è sostituito dal seguente:

«*6.* Il conducente di ciclomotore deve avere con sé il certificato di circolazione del veicolo, il certificato di idoneità alla guida ove previsto ed un documento di riconoscimento».

c) al comma 8 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Alla violazione di cui al presente comma consegue l'applicazione, da parte dell'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, della sanzione prevista per la mancanza del documento da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti».

18. Al comma 4 dell'articolo 191 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modificazioni, le parole: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20».

19. All'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta ad un quarto quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria»;

b) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«*4.* Si applica l'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non è stato propo-

sto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213».

EMENDAMENTI

3.1

Fabris

Respinto

Prima del comma 1, inserire il seguente:

«01. All'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche: al comma 1, dopo le parole: "caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato" inserire le seguenti: "e comunque solo sui tratti ove siano stati realizzati una pavimentazione con effetto drenante e i *guard-rail*"».

3.2

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.3

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 130 a euro 520».

3.4

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 140 a euro 555».

3.104

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi

Respinto

Dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«*a*-bis). Dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

"2-*bis.* Il conducente è tenuto ad assicurarsi che i passeggeri, maggiorenni e minorenni, indossino le cinture di sicurezza. In caso di mancato utilizzo delle cinture da parte del passeggero, il conducente risponde personalmente per tale infrazione"».

3.5

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, lettera b)*, sostituire le parole:* «da euro 270,90 a euro 1.083,60» *con le seguenti:* «da euro 276 a euro 1.088».

3.6

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, lettera b)*, sostituire le parole:* «da euro 270,90 a euro 1.083,60» *con le seguenti:* «da euro 275 a euro 1.086».

3.7

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 1, lettera b)*, sostituire le parole:* «da euro 270,90 a euro 1.083,60» *con le seguenti:* «da euro 271 a euro 1.084».

3.8

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 2, sostituire le parole: «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.9

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 2, sostituire le parole: «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 130 a euro 520».

3.10

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 2, sostituire le parole: «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 140 a euro 555».

3.11

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 3, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.12

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 3, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 130 a euro 520».

3.13

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 3, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 140 a euro 555».

3.115

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 3, lettera b)*, capoverso 3*-bis, *sostituire le parole:* «due anni» *con le seguenti:* «un anno».

3.14

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 3, lettera b)*, capoverso 3*-bis*, sostituire le parole:* «due anni» *con le seguenti:* «un anno».

3.15

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 3, lettera b)*, capoverso 3*-bis*, sostituire le parole:* «due volte» *con le seguenti:* «quattro volte».

3.16

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 3, lettera b)*, capoverso 3*-bis*, sostituire le parole:* «due volte» *con le seguenti:* «tre volte».

3.17

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10» *con le seguenti:* «da euro 65 a euro 270».

3.18

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10» *con le seguenti:* «da euro 70 a euro 280».

3.19

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera b)*, sostituire le parole:* «due anni» *con le seguenti:* «un anno».

3.121

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 4, lettera b)*, sostituire le parole:* «due anni» *con le seguenti:* «un anno».

3.20

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera b)*, sostituire le parole:* «due volte» *con le seguenti:* «tre volte».

3.21

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20», *con le seguenti:* «da euro 65 e euro 270».

3.22

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20», *con le seguenti:* «da euro 70 e euro 280».

3.23

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera d), *sostituire le parole:* «da euro 270,90 a euro 1.083,60», *con le seguenti:* «da euro 275 e euro 1.086».

3.24

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 4, lettera d), *sostituire le parole:* «da euro 270,90 a euro 1.083,60», *con le seguenti:* «da euro 270 e euro 1.084».

3.128

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Le parole da: «*Al comma 4*» a: «*seguenti*» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 4, lettera e), *sostituire le parole:* «tre anni» *con le seguenti:* «un anno».

3.25

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Precluso

Al comma 4, lettera e), *ultimo periodo, sostituire le parole:* «tre anni», *con le seguenti:* «due anni».

3.26

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 6, lettera a), *sostituire il comma 1 con il seguente:*

«1. Fuori dai centri abitati, durante la marcia, per i ciclomotori e i motocicli è obbligatorio l'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti. In luogo di questi dispositivi, se il vericolo ne è dotato, possono essere utilizzate le luci di marcia diurne».

3.27

Fabris

Respinto

Al comma 6, lettera a), *comma 1 richiamato, sopprimere le parole:* «Italiano Fiat».

3.29

Fabris

Respinto

Al comma 6, lettera a), *comma 1 richiamato, alla fine del periodo, aggiungere il seguente:* «solo in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità».

3.31

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis.* Il comma 5 dell'articolo 156 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

5. Chiunque vìola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 60 a euro 250».

3.32

Thaler Ausserhofer, Kofler, Peterlini, Michelini, Betta, Frau, Rollandin, Ruvolo, Salzano

Respinto

Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

«8-*bis.* All'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, apportare le seguenti modificazioni:

a) Al comma 1, dopo la lettera *h)* aggiungere la seguente:

"h-*bis.* negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'articolo 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli";

b) al comma 2, sopprimere la lettera *g)*».

3.33

Fabris

Respinto

Al comma 9, sopprimere il comma 4-bis, *richiamato.*

3.34

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 10, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10», *con le seguenti:* «da euro 70 a euro 280».

3.35

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 10, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10», *con le seguenti:* «da euro 65 a euro 270».

3.36

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 11, sopprimere la lettera a).

3.139

Bobbio Luigi

Respinto

Al comma 11, sostituire la lettera a) *con la seguente:*

«a) Durante la marcia, ai conducenti ed agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli, è fatto obbligo di indossare e tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, secondo la normativa stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Alla violazione del suddetto obbligo consegue il sequestro del motoveicolo o ciclomotore per giorni sessanta. Il sequestro è altresì obbligatorio se il numero di soggetti trasportati, ancorchè utilizzino il casco protettivo, superi quello previsto nell'omologazione del ciclomotore o motoveicolo;».

3.37

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Respinto

Al comma 11, lettera b), *capoverso 1*-bis, *lettera* b), *sostituire le parole:* «o a tre», *con le seguenti:* «, a tre o a quattro».

3.38

Morselli

Ritirato e trasformato nell'odg G3.500

Al comma 11, capoverso 1-bis, *alla lettera* b), *dopo le parole:* «l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza», *aggiungere le seguenti:* «oltre che di quelli che non superino la velocità di 20 chilometri orari».

3.39

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 11, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10», *con le seguenti:* «da euro 70 a euro 280».

3.40

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 11, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10», *con le seguenti:* «da euro 65 a euro 270».

3.41

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 11, sopprimere la lettera d).

3.42

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10,» *con le seguenti:* «da euro 70 a euro 280».

3.43

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 68,25 a euro 275,10,» *con le seguenti:* «da euro 65 a euro 280».

3.44

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera b)*, sostituire le parole:* «due anni» *con le seguenti:* «sei mesi».

3.45

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera b)*, sostituire le parole:* «due anni» *con le seguenti:* «un anno».

3.46

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera b)*, sostituire le parole:* «due volte» *con le seguenti:* «cinque volte».

3.47

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera b)*, sostituire le parole:* «due volte» *con le seguenti:* «quattro volte».

3.48

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera c)*, sostituire le parole:* «da euro 33,60 a euro 137,55» *con le seguenti:* «da euro 35 a euro 141».

3.49

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 12, lettera c)*, sostituire le parole:* «da euro 33,60 a euro 137,55» *con le seguenti:* «da euro 34 a euro 139».

3.50

Manzione

Ritirato e trasformato nell'odg G3.200

Sostituire il comma 13 con il seguente:

«13. Il comma 3 dell'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e dal decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, è sostituito dal seguente:

"3. Se la violazione di cui al comma 1 è commessa da conducente minorenne si applicano le seguenti sanzioni:

1) fermo amministrativo del veicolo per giorni trenta, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI;

2) innalzamento di sei mesi del requisito di età per il conseguimento della patente di guida, di cui all'articolo 115, comma 1, lettera *d)*.

Ogni violazione reiterata dello stesso obbligo comporta un ulteriore innalzamento di tre mesi del requisito di età per il conseguimento della patente di guida"».

3.51

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 13, sostituire le parole: «da euro 68,25 a euro 275,10» *con le seguenti:* «da euro 65 a euro 270».

3.52

Pedrazzini

Le parole da: «*Al comma 14*» a: «5, sono raddoppiate» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 14 sostituire le lettere a) e *b)*, con la seguente:

«*a)* dopo il comma 5, è inserito il seguente:

"5-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei tempi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa o di riposo eccede di oltre 120 minuti il termine fissato dalle disposizioni di cui al comma 1, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 4 e 5, sono raddoppiate"».

Conseguentemente al medesimo articolo 3, comma 15, sostituire le lettere a) *e* c) *con la seguente:*

«*a)* dopo il comma 3, è inserito il seguente:

"3-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei tempi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa o di riposo eccede di oltre 120 minuti il termine fissato dalle disposizioni di cui al comma 1, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal comma 3, sono raddoppiate.

Conseguentemente all'articolo 7, comma 10 alla tabella allegata sostituire la voce «art. 174» con la seguente:

art. 174	comma 5-*bis*	2;
	comma 7	1;

e la voce «art. 178» con la seguente:

art. 178	comma 3-*bis*	2;
	comma 4	1.

3.53

Kappler, Consolo

Precluso

Al comma 14, sostituire le lettere a) *e* b) *con la seguente:*

«*a)* dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

"5-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei tempi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa o di riposo eccede di oltre 120 minuti il termine fissato dalle disposizioni richiamate dal comma 1, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 4 e 5 sono raddoppiate"».

3.54

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 100 a euro 490».

3.55

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, lettera a)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.56

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, lettera b)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 100 a euro 490».

3.57

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, lettera b)*, sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.58

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, dopo la lettera b)*, aggiungere la seguente:*

«*c)* dopo il comma 5 è inserito il seguente:

"5-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa prescritti è contenuto al tempo strettamente necessario per raggiungere il più vicino luogo di sosta, che, comunque, non può essere superiore a quarantacinque minuti dallo scadere del termine fissato dalle disposizioni richiamate dal comma 1, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 4 e 5 sono ridotte alla metà".

Conseguentemente: alla lettera d)*, capoverso "7-*bis*", primo periodo, dopo le parole:* "commi 4, 5 e 6" *aggiungere le seguenti:* "salvo quanto previsto dal comma 5-*bis*"*; dopo la lettera* d)*, aggiungere la seguente:*

e) il comma 8 è sostituito dal seguente:

"*8.* Salvo che si tratti della stessa persona fisica, le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano al conducente, al proprietario del veicolo, all'impresa da cui il conducente dipende, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo nell'esercizio di una attività commerciale"».

3.59

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, dopo la lettera b), *aggiungere la seguente:*

«*c)* dopo il comma 5 è inserito il seguente:

"5-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa prescritti è contenuto al tempo strettamente necessario per raggiungere il più vicino luogo di sosta, che, comunque, non può essere superiore a quarantacinque minuti dallo scadere del termine fissato dalle disposizioni richiamate dal comma 1, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 4 e 5 sono ridotte alla metà".

Conseguentemente: alla lettera d)*, capoverso "7-bis", primo periodo, dopo le parole:* "commi 4, 5 e 6" *aggiungere le seguenti:* "salvo quanto previsto dal comma 5-*bis*"*; dopo la lettera* d)*, aggiungere la seguente:*

e) il comma 8 è sostituito dal seguente:

"8. Salvo che si tratti della stessa persona fisica, le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano al conducente, al proprietario del veicolo, all'impresa da cui il conducente dipende, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo nell'esercizio di una attività commerciale".

Al comma 14, lettera d), sostituire il capoverso 7-bis con il seguente:

*"7-*bis. Nei casi previsti dai commi 4, 5 e 6 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo; dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate. Chiunque circola durante il periodo in cui gli è stato intimato di non proseguire è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 216"».

3.60

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 14, dopo la lettera d)*, aggiungere la seguente:*

«*d*-bis) dopo il comma 14 è inserito il seguente:

"14-*bis*. Tutti gli spostamenti del veicolo effettuati con velocità inferiore a 10 chilometri all'ora o inferiori a 3 chilometri di percorrenza non concorrono a formare la durata dei tempi di guida di cui al comma1"».

3.61

Thaler Ausserhofer, Kofler, Peterlini, Rollandin, Michelini, Betta, Frau, Ruvolo, Salzano

Respinto

Dopo il comma 14, inserire il seguente:

«14-*bis.* Al comma 1, dell'articolo 177 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è successive modificazioni, dopo le parole: "di plasma" inserire le seguenti: "prove di laboratorio"».

3.62

Thaler Ausserhofer, Kofler, Peterlini, Betta, Frau, Rollandin, Ruvolo, Salzano

Respinto

Dopo il comma 14, inserire il seguente:

«14-*bis.* Al comma 1, dell'articolo 177 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è successive modificazioni, dopo le parole: "polizia e antincendio" inserire le seguenti: "o al soccorso subacqueo"».

3.63

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Dopo il comma 14, inserire il seguente:

«14-*bis.* All'articolo 175, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è successive modificazioni, le parole: "150 cc" sono sostituite dalle seguenti: "125 cc"».

3.64

Kappler, Consolo

Respinto

Al comma 15, sostituire le lettere a), b) *e* c) *con la seguente:*

a) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

«*3-bis.* Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei tempi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa o di riposo eccede di oltre 120 minuti il termine fissato dalle disposizioni richiamate dal comma 1, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal comma 3 sono raddoppiate».

3.65

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 15, lettera a), *sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 100 a euro 490».

3.66

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 15, lettera a), *sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.67

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 15, dopo la lettera a), *aggiungere la seguente:*

«*a*-bis) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa prescritti è contenuto al tempo strettamente necessario per raggiungere il più vicino luogo di sosta, che, comunque, non può essere superiore a quarantacinque minuti dallo scadere del termine fissato, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal comma 3 sono ridotte alla metà".

Conseguentemente: alla lettera d), *capoverso "4-*bis*", primo periodo, dopo le parole:* comma 3, *aggiungere le seguenti:* ", salvo quanto previsto

dal comma 3-bis", *alla medesima lettera, capoverso e periodo, sopprimere le parole*: "con tutte le cautele;

dopo la lettera d), *aggiungere la seguente:*

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Salvo che si tratti della stessa persona fisica, le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano al conducente, al proprietario del veicolo, all'impresa da cui il conducente dipende, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo nell'esercizio di un'attività commerciale"».

3.68

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 15, dopo la lettera a), *aggiungere la seguente:*

«*a*-bis) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-*bis*. Se il superamento dei periodi di guida o l'inosservanza dei periodi di pausa prescritti è contenuto al tempo strettamente necessario per raggiungere il più vicino luogo di sosta, che, comunque, non può essere superiore a quarantacinque minuti dallo scadere del termine fissato, le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal comma 3 sono ridotte alla metà".

Conseguentemente: alla lettera d), *capoverso "4*-bis*", primo periodo, dopo le parole:* comma 3, *aggiungere le seguenti:* ", salvo quanto previsto dal comma 3-bis", *alla medesima lettera, capoverso e periodo, sopprimere le parole*: "con tutte le cautele;

dopo la lettera d), *aggiungere la seguente:*

e) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Salvo che si tratti della stessa persona fisica, le sanzioni amministrative previste nel presente articolo si applicano al conducente, al proprietario del veicolo, all'impresa da cui il conducente dipende, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo nell'esercizio di un'attività commerciale"».

3.69

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 15, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 100 a euro 490».

3.70

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 15, lettera c), *sostituire le parole:* «da euro 137,55 a euro 550,20» *con le seguenti:* «da euro 120 a euro 510».

3.71

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Respinto

Al comma 15, lettera d), *sostituire il capoverso 4-*bis *con il seguente:*

«4-*bis.* Nei casi previsti dal comma 3 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di pausa o di riposo; dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione delle violazioni accertate. Chiunque circola durante il periodo in cui gli è stato intimato di non proseguire è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 216».

3.72

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 16, lettera b) *comma 1), l'ultimo periodo è sostituito dal seguente:* «I veicoli immatricolati dal 1° gennaio 2004 dovranno essere muniti di limitatore di velocità. Il limite non potrà superare di 10 km/h la velocità massima consentita sulla rete autostradale italiana».

3.73

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 16, lettera b) *comma 1), l'ultimo periodo è sostituito dal seguente:* «Entro il 30 giugno 2004, i veicoli immatricolati dal 1º gennaio 1994 dovranno essere muniti di limitatore di velocità. Il limite non potrà superare di 10 km/h la velocità massima consentita sulla rete autostradale italiana».

3.74

Brutti Paolo, Montalbano, Falomi, Viserta Costantini

Ritirato

Al comma 16, lettera d), *sostituire le parole:* «da euro 687,75 a euro 2.754,15» *con le seguenti:* «da euro 800 a euro 3.200».

3.75

Montalbano, Brutti Paolo, Falomi, Viserta Costantini

Respinto

Dopo il comma 16, aggiungere il seguente:

«16-*bis*. Con regolamento emanato mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, sono stabilite specifiche deroghe all'uso del cronotachigrafo per i mezzi che operano nell'ambito di aree portuali e degli interporti».

3.75-bis

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 17, inserire il seguente:

«17-*bis* All'articolo 182, comma 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è aggiunto il seguente:

"6-*bis* I velocipedi di cui al comma precedente possono svolgere anche servizio pubblico di taxi e di noleggio con conducente, ai sensi rispettivamente degli articoli 85 e 86".».

3.76

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Sostituire il comma 18 con il seguente:

«18. All'articolo 191 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4, le parole: alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10» sono sostituite dalle seguenti: «alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 600».

ORDINI DEL GIORNO

G3.100

Pedrazzini

Non posto in votazione

Il Senato,

esaminato il decreto-legge n. 151 del 2003 concernente le modifiche e le integrazioni del codice della strada;

premesso che il capoverso 4-*ter* del comma 9 dell'articolo 3 prevede l'obbligo, a partire dal 1º gennaio 2004, di indossare un giubbotto o delle bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, prima di scendere dal veicolo e circolare sulla strada;

considerato che molti automobilisti stanno procedendo al'acquisto di giubbotti presso le stazioni di rifornimento abituali ad un costo che oscilla tra i 10 e i 12 euro;

tenuto conto che il citato capoverso 4-*ter* prevede l'emanazione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di un decreto con il quale stabilisce le caratteristiche dei giubbotti e delle bretelle;

valutato che il citato comma 4-*ter* andrebbe coordinato secondo quanto previsto dall'articolo 16 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale prevede l'uso del triangolo in riferimento ai veicoli fermi sulla carreggiata, non facendo alcun riferimento alle corsie di emergenza o alle piazzole di sosta;

impegna il Governo,

ad adottare le misure che ritiene più opportune per informare gli automobilisti che, al fine di evitare spese inutili, gli stessi provvedano ad acquistare i giubbotti o le bretelle retroriflettenti soltanto successiva-

mente all'emanazione del decreto con il quale verranno stabilite le caratteristiche degli stessi;

a predisporre, per il futuro, gli opportuni controlli circa la vendita e l'utilizzo di giubbotti o bretelle retroriflettenti omologate.

a coordinare il citato comma 4-*ter* con l'articolo 162, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 che disciplina la segnalazione del veicolo fermo, valutando l'opportunità di escludere il riferimento alle corsie di emergenza o piazzole di sosta.

G3.500 (già em. 3.38)

Morselli

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2422, impegna il Governo ad attivarsi affinché siano affrontate e risolte, in un prossimo provvedimento, le problematiche contenute nell'emendamento 3.38.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G3.200 (testo 2) (già em. 3.50)

Manzione, Veraldi, Cavallaro, Dalla Chiesa, Magistrelli

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge n. 2422 recante modifiche e integrazioni al codice della strada;

rilevato che a tale disegno di legge era stato abbinato quello n. 2360 (Manzione ed altri) che prevede a carico dei minorenni sorpresi a guidare motoveicoli senza il casco protettivo la duplice sanzione del fermo amministrativo del veicolo per 30 giorni e l'innalzamento del limite di età per il conseguimento della patente di guida degli autoveicoli;

che tali sanzioni appaiono le più efficaci per scoraggiare la deleteria e diffusa abitudine dei giovani di guidare privi del casco con conseguenze spesso mortali,

impegna il Governo

a valutare la **possibilità** di inserire in un prossimo provvedimento di urgenza la previsione delle suddette sanzioni.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione. con la parola evidenziata che sostituisce l'altra: "necessità".

ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 4.

(Modifiche alle norme inerenti gli illeciti amministrativi e relative sanzioni)

1. All'articolo 201 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1 gli ultimi due periodi sono sostituiti dai seguenti: «Nel caso di accertamento della violazione nei confronti dell'intestatario del veicolo che abbia dichiarato il domicilio legale ai sensi dell'articolo 134, comma 1-*bis,* la notificazione del verbale è validamente eseguita quando sia stata effettuata presso il medesimo domicilio legale dichiarato dall'interessato. Qualora l'effettivo trasgressore od altro dei soggetti obbligati sia identificato successivamente alla commissione della violazione la notificazione può essere effettuata agli stessi entro centocinquanta giorni dalla data in cui risultino dai pubblici registri o nell'archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione. Per i residenti all'estero la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento»;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-*bis.* Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa;

c) sorpasso vietato;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;

f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

g) rilevazione degli accessi di veicoli nelle zone a traffico limitato e circolazione sulle corsie riservate attraverso i dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-*bis,* della legge 15 maggio 1997, n. 127.

1-ter. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti alle lettere *b), f)* e *g)* del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con apposite apparecchiature debitamente omologate»;

c) al comma 3 dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Nelle medesime forme si effettua la notificazione dei provvedimenti di revisione, sospensione e revoca della patente di guida e di sospensione della carta di circolazione».

c-bis) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

«*5*-bis. Nel caso di accertamento di violazione per divieto di fermata e di sosta ovvero di violazione del divieto di accesso o transito nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali o in zone interdette alla circolazione, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando dal pubblico registro automobilistico o dal registro della motorizzazione il veicolo risulta intestato a soggetto pubblico istituzionale, individuato con decreto del Ministro dell'interno, il comando o l'ufficio che procede interrompe la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento al fine di conoscere, tramite il responsabile dell'ufficio da cui dipende il conducente del veicolo, se lo stesso, in occasione della commessa violazione, si trovava in una delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di sussistenza dell'esclusione della responsabilità, il comando o l'ufficio procedente trasmette gli atti al prefetto ai sensi dell'articolo 203 per l'archiviazione. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 196, comma 1; dall'interruzione della procedura fino alla risposta del soggetto intestatario del veicolo rimangono sospesi i termini per la notifica».

1-*bis.* Dopo il comma 1 dell'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«*1*-bis. Il ricorso di cui al comma 1 può essere presentato direttamente al prefetto mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. In tale caso, per la necessaria istruttoria, il prefetto trasmette all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore il ricorso, corredato dei documenti allegati dal ricorrente, nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione».

1-*ter.* Il comma 2 dell'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*2.* Il responsabile dell'ufficio o del comando cui appartiene l'organo accertatore, è tenuto a trasmettere gli atti al prefetto nel termine di sessanta giorni dal deposito o dal ricevimento del ricorso nei casi di cui al comma 1 e dal ricevimento degli atti da parte del prefetto nei casi di cui al comma 1-*bis*. Gli atti, corredati dalla prova della avvenuta contestazione o notificazione, devono essere altresì corredati dalle deduzioni tecniche dell'organo accertatore utili a confutare o confermare le risultanze del ricorso».

1-*quater.* Al comma 1 dell'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «emette, entro sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «adotta, entro centoventi giorni decorrenti dalla data di ricezione degli atti da parte dell'ufficio accertatore, secondo quanto stabilito al comma 2 dell'articolo 203».

1-*quinquies.* Dopo il comma 1 dell'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

«*1*-bis. I termini di cui ai commi 1-*bis* e 2 dell'articolo 203 e al comma 1 del presente articolo sono perentori e si cumulano tra loro ai fini della considerazione di tempestività dell'adozione dell'ordinanza-ingiunzione. Decorsi detti termini senza che sia stata adottata l'ordinanza del prefetto, il ricorso si intende accolto.

1-ter. Quando il ricorrente ha fatto richiesta di audizione personale, il termine di cui al comma 1 si interrompe con la notifica dell'invito al ricorrente per la presentazione all'audizione. Detto termine resta sospeso fino alla data di espletamento dell'audizione o, in caso di mancata presentazione del ricorrente, comunque fino alla data fissata per l'audizione stessa. Se il ricorrente non si presenta alla data fissata per l'audizione, senza allegare giustificazione della sua assenza, il prefetto decide sul ricorso, senza ulteriori formalità».

1-*sexies.* Al comma 2 dell'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «L'ordinanza-ingiunzione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve essere notificata nelle forme previste dall'articolo 201» sono sostituite dalle seguenti: «L'ordinanza-ingiunzione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve essere notificata, nel termine di centocinquanta giorni dalla sua adozione, nelle forme previste dall'articolo 201».

1-*septies.* Dopo l'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 204-*bis. (Ricorso al giudice di pace). – 1.* Alternativamente alla proposizione del ricorso di cui all'articolo 203, il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre ricorso al giudice di pace competente per il territorio del luogo in cui è stata commessa la violazione, nel termine di sessanta giorni dalla data di contestazione o di notificazione.

2. Il ricorso è proposto secondo le modalità stabilite dall'articolo 22 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e secondo il procedimento fissato dall'articolo 23 della medesima legge n. 689 del 1981, fatte salve le deroghe previste dal presente articolo, e si estende anche alle sanzioni accessorie.

3. All'atto del deposito del ricorso, il ricorrente deve versare presso la cancelleria del giudice di pace, a pena di inammissibilità del ricorso, una somma pari alla metà del massimo edittale della sanzione inflitta dall'organo accertatore. Detta somma, in caso di accoglimento del ricorso, è restituita al ricorrente.

4. Il ricorso è, del pari, inammissibile qualora sia stato previamente presentato il ricorso di cui all'articolo 203.

5. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace, nella determinazione dell'importo della sanzione, assegna, con sentenza immediatamente eseguibile, all'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore, la somma determinata, autorizzandone il prelievo dalla cauzione prestata dal ricorrente in caso di sua capienza; l'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore provvede a destinare detta somma secondo quanto prescritto dall'articolo 208. La eventuale somma residua è restituita al ricorrente.

6. La sentenza con cui viene rigettato il ricorso costituisce titolo esecutivo per la riscossione coatta delle somme inflitte dal giudice di pace che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso.

7. Fermo restando il principio del libero convincimento, nella determinazione della sanzione, il giudice di pace non può applicare una sanzione inferiore al minimo edittale stabilito dalla legge per la violazione accertata.

8. In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace non può escludere l'applicazione delle sanzioni accessorie o la decurtazione dei punti dalla patente di guida.

9. Le disposizioni di cui ai commi 2, 5, 6 e 7 si applicano anche nei casi di cui all'articolo 205».

1-*octies.* Il comma 3 dell'articolo 205 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*3.* Il prefetto, legittimato passivo nel giudizio di opposizione, può delegare la tutela giudiziaria all'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore laddove questa sia anche destinataria dei proventi, secondo quanto stabilito dall'articolo 208».

2. All'articolo 207 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2 il secondo periodo è soppresso; nel terzo periodo le parole: « o del rilascio del documento fideiussorio» sono soppresse; nell'ultimo periodo le parole: «l'una e l'altro sono versati» sono sostituite dalle seguenti: «la cauzione è versata»;

b) al comma 2-*bis* dopo le parole: «Stato membro dell'Unione europea» sono inserite le seguenti: «o aderente all'Accordo sullo spazio economico europeo»;

c) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«*3.* In mancanza del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-*bis* viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni».

c-bis) dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

«*4*-bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli immatricolati in Italia che siano guidati da conducenti in possesso di patente di guida rilasciata da uno Stato non facente parte dell'Unione europea»;

2-*bis.* Al comma 1 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «certificato di idoneità tecnica» sono sostituite dalle seguenti: «certificato di circolazione»; al medesimo comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Nel caso di fermo amministrativo di veicolo diverso dal ciclomotore la carta di circolazione è ritirata e custodita, per tutto il periodo di durata del fermo, presso l'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione».

2-*ter.* Al comma 2 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «il veicolo è restituito all'avente titolo» sono sostituite dalle seguenti: «il veicolo è affidato in custodia all'avente diritto».

2-*quater.* Il comma 8 dell'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«*8.* Chiunque circola con un veicolo sottoposto al fermo amministrativo, salva l'applicazione delle sanzioni penali per la violazione degli obblighi posti in capo al custode, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 656,25 a euro 2.628,15. È disposta, inoltre, la custodia del veicolo in un deposito autorizzato».

3. All'articolo 219 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«*2.* Nell'ipotesi che la revoca della patente costituisca sanzione accessoria l'organo, l'ufficio o comando, che accerta l'esistenza di una delle condizioni per le quali la legge la prevede, entro i cinque giorni successivi, ne dà comunicazione al prefetto del luogo della commessa violazione. Questi, previo accertamento delle condizioni predette, emette l'ordinanza di revoca e consegna immediata della patente alla prefettura, anche tramite l'organo di Polizia incaricato dell'esecuzione. Dell'ordinanza si dà comunicazione al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«*3.* Il provvedimento di revoca della patente previsto dal presente articolo nonché quello disposto ai sensi dell'articolo 130, comma 1, nell'ipotesi in cui risulti la perdita, con carattere permanente, dei requisiti psichici e fisici prescritti, è atto definitivo»;

c) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-*bis.* L'interessato non può conseguire una nuova patente se non dopo che sia trascorso almeno un anno dal momento in cui è divenuto definitivo il provvedimento di cui al comma 2».

3-*bis.* Dopo il comma 2 dell'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

«*2*-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti».

EMENDAMENTI

4.1

Veraldi, Cavallaro, Manzione

Respinto

Al comma 1, lettera a), *sopprimere le parole:* «o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione».

4.2

Veraldi, Cavallaro, Manzione

Respinto

Al comma 1, lettera b), *capoverso 1*-ter, *dopo le parole:* «anche l'indicazione», *inserire le parole:* «specifica ed analitica».

4.3

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 1, sopprimere la lettera c-bis).

4.4

Veraldi, Cavallaro, Manzione

Id. em. 4.3

Al comma 1, sopprimere la lettera c-bis).

4.101

Chirilli

Respinto

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis.* All'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo le parole: "Il prefetto," sono aggiunte le seguenti: "o il soggetto delegato ai sensi dell'articolo 203, comma 1,";

b) dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

1-*bis.* Se il prefetto o il soggetto delegato ai sensi dell'articolo 203, comma 1, ordina l'archiviazione del procedimento ricorrendo uno dei casi di esclusione della responsabilità previsti dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689, addebita contestualmente all'intestatario del veicolo le spese del procedimento maturate».

4.5

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Sost. id. em. 4.101

Dopo il comma 1-quinquies, *aggiungere il seguente:*

«01-*quinquies.* All'articolo 204 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo le parole: "Il prefetto," sono aggiunte le seguenti: "o il soggetto delegato ai sensi dell'articolo 203, comma 1,";

b) dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

1-*bis.* Se il prefetto o il soggetto delegato ai sensi dell'articolo 203, comma 1, ordina l'archiviazione del procedimento ricorrendo uno dei casi di esclusione della responsabilità previsti dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689, addebita contestualmente all'intestatario del veicolo le spese del procedimento maturate».

4.6

Veraldi, Cavallaro, Manzione

Respinto

Al comma 1-septies, *sopprimere il capoverso 3.*

Conseguentemente, al capoverso 5, sopprimere le parole: «autorizzandone il prelievo dalla cauzione prestata dal ricorrente in caso di sua capienza», *e al capoverso 6 sopprimere le parole:* «che superino l'importo della cauzione prestata all'atto del deposito del ricorso».

4.7

Bonfietti, Brutti Paolo

Respinto

Al comma 1-septies, *capoverso art. 204*-bis), *sopprimere il capoverso3.*

4.8

Bonfietti, Brutti Paolo

Respinto

Al comma 1-septies, *capoverso art. 204*-bis), *comma 3, sostituire le parole:* «pari alla metà», *con le seguenti:* «pari ad un decimo».

4.10

Pedrini

Respinto

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis.* L'articolo 213, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«Articolo 7. – 1. Il provvedimento con il quale è stata disposta la confisca del veicolo è comunicato dal prefetto al P.R.A. per l'annotazione nei propri registri. Gli importi dovuti ai sensi della normativa vigente per l'annotazione al PRA dei provvedimenti di sequestro e di confisca sono rimborsati all'Automobile Club d'Italia dall'Amministrazione richiedente, salvo successiva rivalsa sul trasgressore».

4.11

Fabris

Respinto

Al comma 3-bis, capoverso 2-bis*, richiamato, dopo le parole:* «Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» *aggiungere le seguenti:* «, sentito l'Automobile Club d'Italia (ACI) e di concerto con gli Enti locali,».

4.12

Pedrini

Id. em. 4.11

Al comma 3-bis, capoverso 2-bis*, richiamato, dopo le parole:* «Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti» *aggiungere le seguenti:* «, sentito l'Automobile Club d'Italia (ACI) e di concerto con gli Enti locali,».

4.13

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Improcedibile

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-*bis*. All'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo il primo periodo, è aggiunto il seguente: "Nei comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti, il prefetto delega soggetti di comprovata competenza, anche se già appartenenti allo stesso ente, a ricevere, istruire e decidere i ricorsi amministrativi in materia di disciplina della fermata, della sosta dei veicoli, nonché dell'accesso nelle zone a traffico limitato o nelle aree pedonali. Nei comuni con popolazione inferiore a 15.000 abitanti, la delega può essere conferita solo su richiesta motivata dell'ente";

b) al comma 2 la parola: "prefetto" è sostituita dalle seguenti: "prefetto ovvero al soggetto delegato ai sensi del comma 1"».

4.106

CHIRILLI

Improcedibile

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-*bis*. All'articolo 203 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo il primo periodo, è aggiunto il seguente: "Nei comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti, il prefetto delega soggetti di comprovata competenza, anche se già appartenenti allo stesso ente, a ricevere, istruire e decidere i ricorsi amministrativi in materia di disciplina della fermata, della sosta dei veicoli, nonché dell'accesso nelle zone a traffico limitato o nelle aree pedonali. Nei comuni con popolazione inferiore a 15.000 abitanti, la delega può essere conferita solo su richiesta motivata dell'ente";

b) al comma 2 la parola: "prefetto" è sostituita dalle seguenti: "prefetto ovvero al soggetto delegato ai sensi del comma 1"».

4.14

PEDRINI

Respinto

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-*ter*. All'articolo 227 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3, inserire il seguente:

"4. Gli enti proprietari e gli organi di cui all'articolo 12, per le rispettive competenze, sono tenuti a trasmettere, secondo le indicazioni tecniche ricevute dall'ISTAT, i dati relativi agli incidenti stradali entro i 3 mesi successivi al loro verificarsi. Gli enti inadempienti sono esclusi dalla ripartizione dei fondi destinati al miglioramento della sicurezza stradale"».

4.15

PEDRINI

Improcedibile

Dopo il comma 3, capoverso 3-bis*, aggiungere il seguente:*

«3-*quater*. All'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2, inserire il seguente:

"3. Nell'ambito del programma per il miglioramento della sicurezza stradale, la formazione dei conducenti dei veicoli prevista dagli 'Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale' è attuata, con riferimento allo sviluppo del grado di controllo

del veicolo e delle abilità di guida anche in situazioni particolari, attraverso corsi di guida sicura. I corsi sono organizzati da strutture certificate dall'Automobile Club d'Italia (ACI), nonché dall'ente stesso, in quanto ente pubblico non economico ed in considerazione delle funzioni svolte in materia di educazione stradale ai sensi del comma 1"».

ORDINI DEL GIORNO

G4.100

BONFIETTI, BRUTTI Paolo

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: «Modifiche ed integrazioni al codice della strada»;

considerato che nel provvedimento in esame è stata modificata la competenza, inizialmente assegnata al giudice di pace, in caso di accertamento di guida in stato di ebbrezza;

che le nuove norme assegnano al tribunale ordinario la competenza per l'irrogazione della pena prevista dal codice della strada per guida in stato di ebbrezza, con un evidente aggravio di spese per la difesa a carico del cittadino;

che la recente attribuzione della competenza penale al giudice di pace ha ridotto l'enorme carico di lavoro per i tribunali ordinari, svolto per il giudizio sui reati minori, e che tale modificazione rischia di vanificarne i risultati,

impegna il Governo

a prevedere misure idonee che restituiscano al giudice di pace la competenza in materia di violazione alle norme del codice della strada per guida in stato d'ebbrezza, così come previsto dall'articolo 4, lettera *q)*, della legge 28 agosto 2000, n. 274.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G4.101

Bonfietti, Brutti Paolo

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del provvedimento di conversione del decreto-legge n. 151 del 2003, recante: «Modifiche ed integrazioni al codice della strada»;

considerato che nel provvedimento in esame è stata introdotta una nuova procedura per i ricorsi al giudice di pace in caso di violazioni rilevate dalle forze dell'ordine e della polizia municipale,

che le nuove norme di fatto disincentivano il ricorso al giudice di pace da parte del cittadino, in quanto prevedono il versamento, pena l'ammissibilità del ricorso stesso, di una somma pari alla metà del massimo edittale della sanzione inflitta dall'organo accertatore,

impegna il Governo

a prevedere misure idonee che rendano più agevole il ricorso al giudice di pace da parte del cittadino in caso di violazione alle norme del codice della strada;

a prevedere per il cittadino la possibilità di depositare il ricorso presso il giudice di pace senza versamento preventivo di alcuna somma.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE

4.0.8

Giovanelli

Respinto

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

«Art. 4-*bis*. Nelle ore notturne dei giorni di fine settimana, per le aree e le fasce temporali nelle quali risulti un livello di rischio particolarmente elevato per la sicurezza stradale, i Prefetti, sentiti i Comuni e le Provincie interessate, possono con propria ordinanza imporre in via straordinaria e temporanea limiti di velocità più ridotti di quelli ordinari su tutta la rete stradale, del territorio di propria competenza o di parte di essa. Con la medesima ordinanza sono definite le modalità di pubblicizzazione della stessa».

ARTICOLO 5 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 5.

(Sostituzione dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. L'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 186. - *(Guida sotto l'influenza dell'alcool). – 1.* È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.

2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da euro duecentocinquantotto a euro milletrentadue. Per l'irrogazione della pena è competente il tribunale. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi, ovvero da un mese a sei mesi quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un anno, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli, con la sentenza di condanna è disposta la revoca della patente di guida ai sensi del capo II, sezione II del titolo VI; in tale caso, ai fini del ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.

3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.

5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richie-

sta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti di cui al presente comma sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144.

6. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.

7. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 il conducente è punito, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con le sanzioni di cui al comma 2.

8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi del comma 2, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.

9. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8».

EMENDAMENTI

5.1

SALERNO

Respinto

Al comma 1, «Articolo 186» richiamato, al comma 2, sostituire il primo periodo con i seguenti: «Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da euro duecentocinquattotto a euro milletrentadue. Nel caso di morte di una o più persone e nel caso di lesioni di una o persone si applica la pena di cui all'articolo 575 del codice penale».

5.2

Fabris

Respinto

Al comma 1, «Articolo 186» richiamato, al comma 2, dopo il primo periodo inserire il seguente: «Nei confronti di coloro che guidano in stato di ubriachezza viene altresì disposto il sequestro immediato del veicolo per un periodo non inferiore a tre mesi, nonché l'affidamento ai servizi sociali per un periodo non inferiore ai 2 mesi».

5.3

Bonfietti, Brutti Paolo

Respinto

Al comma 1, «Articolo 186» richiamato, al comma 2, sopprimere il secondo periodo.

5.4

Fabris

Respinto

Al comma 1, «Articolo 186» richiamato, al comma 2 sopprimere l'intero periodo da: «Quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t» *fino a:* «con le normali garanzie per la custodia».

ARTICOLO 6 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 6.

(Sostituzione dell'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. L'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 187 - *(Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti). – 1.* È vietato guidare in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 3, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal

Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

3. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 forniscono esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli agenti di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di Polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope e per la relativa visita medica. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e soccorso.

4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcoolemico previsto nell'articolo 186.

5. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. I fondi necessari per l'espletamento degli accertamenti conseguenti ad incidenti stradali sono reperiti nell'ambito dei fondi destinati al Piano nazionale della sicurezza stradale di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144. Copia del referto sanitario positivo deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di Polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.

6. Il prefetto, sulla base della certificazione rilasciata dai centri di cui al comma 3, ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone la sospensione, in via cautelare, della patente fino all'esito dell'esame di revisione che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.

7. Chiunque guida in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, ove il fatto non costituisca più grave reato, è punito con le sanzioni dell'articolo 186, comma 2. Si applicano le disposizioni del comma 2, ultimo periodo, dell'articolo 186.

8. In caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 3 o 4, il conducente è punito, salvo che il fatto costituisca più grave reato, con le sanzioni di cui all'articolo 186, comma 2».

EMENDAMENTI

6.1

SALERNO

Respinto

Al comma 1, articolo 187 richiamato, al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Chiunque guida in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da euro duecentocinquantotto a euro milletrentadue. Nel caso di morte di una o più persone e nel caso di lesioni di una o persone si applica la pena di cui all'articolo 575 del codice penale».

6.2

FABRIS

Respinto

Al comma 1, articolo 187 richiamato, dopo il comma 8 aggiungere il seguente:

«8-*bis*. Nei confronti di coloro che guidano in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti viene disposto il sequestro immediato del veicolo per un periodo non inferiore a tre mesi, nonchè l'affidamento ai servizi sociali per un periodo non inferiore ai 2 mesi».

ARTICOLO 6-*BIS* INTRODOTTO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI DOPO L'ARTICOLO 6 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 6-*bis.*

(Divieto di somministrazione di bevande superalcoliche sulle autostrade)

1. Negli esercizi commerciali e nei locali pubblici con accesso sulle strade classificate del tipo A di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è vietata la somministrazione di bevande superalcoliche.

EMENDAMENTI

6-bis.1

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 1, dopo la parola: «somministrazione» *aggiungere le seguenti:* «e vendita».

6-bis.2

VERALDI, CAVALLARO, MANZIONE

Sost. id. em. 6-*bis*.1

Al comma 1, dopo la parola: «somministrazione» *aggiungere le seguenti:* «e la vendita».

6-bis.3

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 1 sostituire la parola: «superalcoliche» *con la seguente:* «alcoliche».

ARTICOLO 6-*TER* INTRODOTTO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI DOPO L'ARTICOLO 6 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 6-*ter.*

(Disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero)

1. Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero nel quale non vige il sistema della patente a punti, che commettono sul territorio italiano violazioni di norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è istituita presso il Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una banca dati che è progressivamente alimentata con i dati anagrafici dei conducenti che hanno commesso le infrazioni, associando a

ciascuno di essi i punti di penalizzazione secondo le modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992. Le infrazioni sono comunicate allo stesso CED dagli organi di polizia di cui all'articolo 12 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

2. Ai soggetti di cui al comma 1 che hanno commesso nell'arco di un anno violazioni per un totale di almeno venti punti è inibita la guida di veicoli a motore sul territorio italiano per un periodo di due anni. Ove il totale di almeno venti punti sia raggiunto nell'arco di due anni, l'inibizione alla guida è limitata ad un anno. Ove il totale di almeno venti punti sia raggiunto in un periodo di tempo compreso tra i due e i tre anni, l'inibizione alla guida è limitata a sei mesi.

3. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il registro degli abilitati alla guida di nazionalità straniera, al fine di rendere omogenea l'applicazione delle norme e delle sanzioni previste dal presente decreto.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 6-TER

6-ter.0.5

BRUTTI Paolo, MONTALBANO, FALOMI, VISERTA COSTANTINI

Improcedibile

Dopo l'articolo 6-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 6-*quater.*

«1. All'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente comma (ovvero dopo l'articolo 8 è aggiunto il seguente):

"16-(8-*bis*). Il comune e il concessionario previsto dal comma 8 possono esercitare tutte le azioni dirette al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali. Per il mancato pagamento della tariffa di sosta possono inoltre agire ai sensi del terzo comma dell'articolo 2756 del Codice Civile mediante l'applicazione al veicolo dell'attrezzo a chiave previsto dall'articolo 159, comma 3, fino al completo assolvimento dell'obbligo tariffario".

2. Dopo l'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente:

"Art. 12-*bis*. - *(Servizio e soggetti ausiliari di polizia stradale). – 1.* I comuni, con provvedimento del sindaco, possono conferire, ai soggetti di cui al comma 3, la qualifica per svolgere le funzioni di prevenzione e ac-

certamento delle violazioni nelle materie previste al comma 2. Ai predetti soggetti è attribuita la qualifica di "ausiliario del traffico".

2. Gli ausiliari del traffico possono procedere alla prevenzione, accertamento, contestazione e applicazione delle sanzioni accessorie delle violazioni in materia di:

a) divieto di fermata e di sosta dei veicoli;

b) regolamentazione e gestione dei parcheggi, nonchè collaborazione con i gestori per l'esercizio di tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e delle penali;

c) disciplina della circolazione nelle strade e nelle corsie riservate ai veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico di persone;

d) controllo degli accessi nelle zone pedonali o zone a traffico limitato.

3. La qualifica di cui al comma 1 può essere conferita:

a) ai dipendenti comunali;

b) ai dipendenti delle aziende o società di gestione dei parcheggi;

c) ai dipendenti delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone nelle forme previste dagli articoli 112 e 133 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

d) al personale assunto a tempo determinato dai comuni, dalle aziende o società di gestione dei parcheggi, anche nelle forme di contratto interinale di cui alla legge 24 giugno 1998, n. 196, per far fronte a particolari situazioni di carenza del personale ordinario o di eventi eccezionali.

4. La competenza del personale di cui al comma 3, lettera *b),* è limitato alle sole strade con sosta limitata o regolamentata ed ai parcheggi in concessione, per le violazioni previste al comma 2, lettere *a)* e *b).*

5. Alla procedura sanzionatoria provvede il comando di polizia municipale o altro ufficio a ciò preposto dal comune. L'attività amministrativa relativa può essere affidata a soggetti terzi con contratto di servizio, anche se trattasi di violazioni accertate dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12.

3. Dopo l'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è aggiunto il seguente:

"Art. 23-*bis. - (Art. 12*-bis. *c.s.). – 1.* Il personale di cui al comma 1 dell'articolo 12-*bis.* del codice per essere ammesso al corso di qualificazione deve possedere i seguenti requisiti:

a) maggiore età e titolo di studio della scuola dell'obbligo;

b) godere dei diritti civili e non avere riportato condanne penali per delitti non colposi ed essere stati riabilitati;

c) aver conseguito la patente di guida almeno di categoria A) o B);

d) avere in atto rapporto di lavoro ovvero trovarsi nella condizione di assunzione condizionata al conseguimento della qualifica di ausiliario del traffico.

2. Il numero dei soggetti a cui riconoscere la qualifica di ausiliario del traffico è determinato dalle singole amministrazioni comunali o dai gestori dei servizi di trasporto pubblico di linea ovvero dai concessionari, previa intesa con il comune interessato, per quelli di cui al comma 2, lettera *b)* dell'articolo 12-*bis* del codice.

3. Il programma del corso di formazione deve mirare all'insegnamento delle norme in materia di circolazione stradale, con particolare riguardo a quelle relative ai provvedimenti di disciplina della circolazione emanati dal comune, alla regolamentazione della fermata e della sosta dei veicoli, ai compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni, alla procedura sanzionaria amministrativa prevista dal codice, nonchè all'applicazione delle sanzioni accessorie relative.

4. Per il personale di cui alla lettera *c)* del comma 3 dell'articolo 12-*bis* del codice, il programma previsto al comma 3 è integrato da nozioni sulla circolazione dei veicoli adibiti a servizio pubblico di linea e sull'uso delle corsie ad essi riservate.

5. I comuni, con il coordinamento dell'ANCI, curano, a carattere comprensoriale, lo svolgimento dei corsi di preparazione e di aggiornamento degli ausiliari del traffico.

6. I soggetti interessati per conseguire la qualifica di ausiliari del traffico devono partecipare al corso previsto dai commi 3 e 4 e superare una prova di idoneità da sostenere davanti ad apposita commissione. La Commissione è composta da tre componenti esperti nominati dal comune interessato. La qualifica, per i soggetti di cui all'articolo 12 comma 3 lettera *c),* è valida per l'espletamento delle funzioni sull'intero territorio servito dal gestori del servizio pubblico di trasporto.

7. Sono abrogati i commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 marzo 1997, n. 127.

6-ter.0.3

VERALDI

Improcedibile

Dopo l'articolo 6-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 6-*quater.*

1. All'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 15 è aggiunto il seguente:

"15-*bis*. Il comune e il concessionario previsto dal comma 8 possono esercitare tutte le azioni dirette al recupero delle evasioni tariffarie e dei

mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali. Per il mancato pagamento della tariffa di sosta possono inoltre agire ai sensi del terzo comma dell'articolo 2756 del Codice civile mediante l'applicazione al veicolo dell'attrezzo a chiave previsto dall'articolo 159, comma 3, fino al completo assolvimento dell'obbligo tariffario".

2. Dopo l'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente:

"Art. 12-*bis.*

(Servizi e soggetti ausiliari di polizia stradale)

1. I comuni, con provvedimento del sindaco, possono conferire, ai soggetti di cui al comma 3, la qualifica per svolgere le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni nelle materie previste al comma 2. Ai predetti soggetti è attribuita la qualifica di "ausiliario del traffico".

2. Gli ausiliari del traffico possono procedere alla prevenzione, accertamento, contestazione e applicazione delle sanzioni accessorie delle violazioni in materia di:

a) divieto di fermata e di sosta dei veicoli;

b) regolamentazione e gestione dei parcheggi, nonché collaborazione con i gestori per l'esercizio di tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e delle penali;

c) disciplina della circolazione nelle strade e nelle corsie riservate ai veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico di persone;

d) controllo degli accessi nelle zone pedonali o zone a traffico limitato.

3. La qualifica di cui al comma 1 può essere conferita:

a) ai dipendenti comunali;

b) ai dipendenti delle aziende o società di gestione dei parcheggi;

c) ai dipendenti delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone nelle forme previste dagli articoli 112 e 133 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

d) al personale assunto a tempo determinato dai comuni, dalle aziende o società di gestione dei parcheggi, anche nelle forme di contratto interinale di cui alla legge 24 giugno 1998, n. 196, per far fronte a particolari situazioni di carenza del personale ordinario o di eventi eccezionali.

4. La competenza del personale di cui al comma 3, lettera *b)*, è limitato alle sole strade con sosta limitata o regolamentata ed ai parcheggi in concessione, per le violazioni previste al comma 2, lettere *a)* e *b).*

5. Alla procedura sanzionatoria provvede il comando di polizia municipale o altro ufficio a ciò preposto dal comune. L'attività amministrativa relativa può essere affidata a soggetti terzi con contratto di servizio, anche se trattasi di violazioni accertate dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12".

3. Dopo l'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è aggiunto il seguente:

"Art. 23-*bis. (art. 12-bis. c.s.)*

1. Il personale di cui al comma 1 dell'articolo 12-*bis* del codice per essere ammesso al corso di qualificazione deve possedere i seguenti requisiti:

a) maggiore età e titolo di studio della scuola dell'obbligo;

b) godere dei diritti civili e non avere riportato condanne penali per delitti non colposi ed essere stati riabilitati;

c) aver conseguito la patente di guida almeno di categoria A) o B);

d) avere in atto rapporto di lavoro ovvero trovarsi nella condizione di assunzione condizionata al conseguimento della qualifica di ausiliario del traffico;

2. Il numero dei soggetti a cui riconoscere la qualifica di ausiliario del traffico è determinato dalle singole amministrazioni comunali o dai gestori dei servizi di trasporto pubblico di linea ovvero dai concessionari, previa intesa con il comune interessato, per quelli di cui al comma 2, lettera *b)* dell'articolo 12-*bis* del codice.

3. Il programma del corso di formazione deve mirare all'insegnamento delle norme in materia di circolazione stradale, con particolare riguardo a quelle relative ai provvedimenti di disciplina della circolazione emanati dal comune, alla regolamentazione della fermata e della sosta dei veicoli, ai compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni, alla procedura sanzionatoria amministrativa prevista dal codice, nonché all'applicazione delle sanzioni accessorie relative.

4. Per il personale di cui alla lettera *c)* del comma 3 dell'articolo 12-*bis* del codice, il programma previsto al comma 3 è integrato da nozioni sulla circolazione dei veicoli adibiti a servizio pubblico di linea e sull'uso delle corsie ad essi riservate.

5. I comuni, con il coordinamento dell'ANCI, curano, a carattere comprensoriale, lo svolgimento dei corsi di preparazione e di aggiornamento degli ausiliari del traffico.

6. I soggetti interessati per conseguire la qualifica di ausiliari del traffico devono partecipare al corso previsto dai commi 3 e 4 e superare una prova di idoneità da sostenere davanti ad apposita commissione. La commissione è composta da tre componenti esperti nominati dal comune interessato. La qualifica, per i soggetti di cui all'articolo 12 comma 3 lettera *c)*, è valida per l'espletamento delle funzioni sull'intero territorio servito dal gestore del servizio pubblico di trasporto.

7. Sono abrogati i commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 marzo 1997, n. 127.

6-ter.0.6

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Improcedibile

Dopo l'articolo 6-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 6-*quater.*

(Misure per incrementare l'attività di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto da emanare entro il 30 settembre 2003, predispone un piano straordinario di attuazione del codice della strada, finalizzato all'incremento della sicurezza stradale, attraverso un aumento del controllo sui veicoli circolanti, e a una maggiore informazione dei cittadini rispetto alle nuove caratteristiche del codice della strada.

2. Per l'attività della Polizia stradale, dell'Arma dei Carabinieri di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada, per l'incremento del numero delle pattuglie su strada, anche attraverso la copertura e il potenziamento della pianta organica della Polizia stradale di almeno il 30 per cento, per l'acquisto di dispositivi tecnici per l'accertamento di determinate infrazioni, per la formazione e l'aggiornamento professionale degli addetti, è autorizzata per ognuno degli anni 2003, 2004 e 2005 la spesa di 100 milioni di euro.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo valutato in 100 milioni di euro per ognuno degli anni 2003, 2004 e 2005 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003 allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

6-ter.0.1

BRUTTI Paolo, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI, FALOMI

Respinto

Dopo l'articolo 6-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 6-*quater.*

1. L'articolo 87, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, è modificato come segue:

"La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base del nulla osta emesso dalle autorità competenti ad accordare le relative concessioni e/o affidamenti".

2. L'articolo 87, comma 4 primo capoverso, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è modificato come segue:

"L'esercente la linea può non essere intestatario del mezzo adibito alla stessa a condizione che del mezzo medesimo abbia la disponibilità a titolo di uso, usufrutto, locazione, comodato, leasing o ad altro titolo previsto dall'ordinamento giuridico che gli assicuri, a titolo gratuito o oneroso, la disponibilità del mezzo"».

6-ter.0.2

VERALDI

Id. em. 6-*ter*.0.1

Dopo l'articolo 6-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 6-*quater.*

1. L'articolo 87, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, è sostituito dal seguente:

"3. La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base del nulla osta emesso dalle autorità competenti ad accordare le relative concessioni e/o affidamenti".

2. L'articolo 87, comma 4 primo capoverso, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

"4. L'esercente la linea può non essere intestatario del mezzo adibito alla stessa a condizione che del mezzo medesimo abbia la disponibilità a titolo di uso, usufrutto, locazione, comodato, leasing o ad altro titolo previsto dall'ordinamento giuridico che gli assicuri, a titolo gratuito o oneroso, la disponibilità del mezzo"».

6-ter.0.102

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Improcedibile

Dopo l'articolo 6-ter, *aggiungere il seguente:*

«Art. 6-*quater.*

(Misure per incrementare l'attività di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto da emanare entro il 30 settembre 2003, predispone un piano straordinario di attuazione del codice della strada, finalizzato all'incremento della sicurezza stradale, attraverso un aumento del controllo sui veicoli circolanti, e a una maggiore informazione dei cittadini rispetto alle nuove caratteristiche del codice della strada.

2. Per l'attività della polizia stradale, dell'arma del carabinieri di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada, per l'incremento del numero delle pattuglie su strada, anche attraverso la copertura e il potenziamento della pianta organica della Polizia stradale di almeno il 30 per cento, per l'acquisto di dispositivi tecnici per l'accertamento di determinate infrazioni, per la formazione e l'aggiornamento professionale degli addetti, è autorizzata per ognuno degli anni 2003, 2004 e 2005 la spesa di 100 milioni di euro.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo valutato in 100 milioni di euro per ognuno degli anni 2003, 2004 e 2005 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003 allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo».

6-ter.0.4
FABRIS
Respinto

Dopo l'articolo 6-ter, aggiungere il seguente:

«Art. 6-*quater.*

(Verifica dei requisiti di sicurezza dei quadricicli di cui all'articolo 1, comma 3, lettere a) *e* b) *del decreto 31 gennaio 2003. - Recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote che abroga la direttiva 92/61(CEE)*

1. Ai fini della verifica dei requisiti di sicurezza dei quadricicli di cui all'articolo 1, comma 3, lettere *a)* e *b)* del decreto 31 gennaio 2003. – Recepimento della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote che abroga la direttiva 92/61/CEE), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a emanare un decreto legislativo entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente Iegge, contenente norme relative all'accertamento dei requisiti di sicurezza di tali veicoli.

2. il Decreto legislativo dovrà uniformarsi ai seguenti principi:

a) dovrà prevedere l'esecuzione di tutte le prove di sicurezza attiva e passiva previste per gli autoveicoli ivi comprese le prove di sicurezza dell'impianto elettrico;

b) dovrà prevedere che tali veicoli siano dotati di cinture di sicurezza».

ARTICOLO 7 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI E TABELLA DEI PUNTEGGI

Articolo 7.

(Disposizioni finali e transitorie)

1. Le disposizioni dell'articolo 3 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, entrano in vigore il 1º luglio 2004.

2. All'articolo 6, comma 1, lettera *c),* del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, le parole: «e delle autoscuole di cui all'articolo 123» sono sostituite dalle seguenti: «, delle autoscuole di cui all'articolo 123 e dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.».

3. All'articolo 7, comma 1, capoverso Art. 126-*bis,* del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, nel secondo periodo, le parole: «a seguito della violazione» sono sostituite dalle seguenti: «a seguito della comunicazione all'anagrafe di cui sopra della violazione»;

a-bis) dopo il comma 1, è inserito il seguente:

«*1*-bis. Qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1 possono essere decurtati un massimo di quindici punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente»;

b) al comma 2, l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: «La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; nel caso di mancata identificazione di questi, la segnalazione deve essere effettuata a carico del proprietario del veicolo, salvo che lo stesso non comunichi, entro trenta giorni dalla richiesta, all'organo di polizia che procede, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione. Se il proprietario del veicolo risulta una persona giuridica, il suo legale rappresentante o un suo delegato è tenuto a fornire gli stessi dati, entro lo stesso termine, all'organo di polizia che procede. Se il proprietario del veicolo omette di fornirli, si applica a suo carico la sanzione prevista dall'articolo 180, comma 8. La comunicazione al Dipartimento per i trasporti terrestri avviene per via telematica»;

c) al comma 4 dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: «Per i titolari di certificato di abilitazione professionale e unitamente di patente B, C, C+E, D, D+E, la frequenza di specifici corsi di aggiornamento consente di recuperare 9 punti.»;

c-bis) al comma 5, le parole: «tre anni» sono sostituite dalle seguenti: «due anni»; ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per i titolari di patente con almeno venti punti, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti».

4. Gli articoli 13 e 14 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, sono abrogati.

5. All'articolo 18 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, al comma 3, le parole: «1° gennaio 2004» sono sostituite dalle seguenti: «1° luglio 2004».

5-*bis.* Le disposizioni del comma 2-*bis* dell'articolo 72 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dall'articolo 1, comma 3, del presente decreto, hanno effetto a decorrere dal 1° luglio 2004.

6. Le disposizioni dell'articolo 119, comma 6, dell'articolo 129, comma 4, e dell'articolo 130, comma 2-*bis* primo periodo, del decreto le-

gislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, come modificate dall'articolo 2, commi 2, 5 e 6, hanno effetto dal 1º settembre 2003.

7. Le disposizioni dell'articolo 170, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dall'articolo 3, comma 10, hanno effetto a decorrere dal 1º luglio 2004.

8. Le disposizioni dell'articolo 180, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dall'articolo 3, comma 17, hanno effetto a decorrere dal 1º luglio 2004.

8-*bis*. Il comma 5 dell'articolo 327 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è abrogato.

9. Al comma 1 dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1º agosto 2002, n. 168, le parole: «di cui agli articoli 142 e 148 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni,» sono sostituite dalle seguenti: «di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni,».

10. La tabella allegata al decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, recante i punteggi previsti dall'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituita dalla tabella allegata al presente decreto.

TABELLA DEI PUNTEGGI PREVISTI ALL'ARTICOLO 126-*BIS*

Norma violata		Punti
Art. 141	Comma 8	**5**
	Comma 9, terzo periodo	10
Art. 142	Comma 8	2
	Comma 9	10
Art. 143	Comma 11	4
	Comma 12	10
	Comma 13, con riferimento al comma 5 .	4
Art. 145	Comma 5	6
	Comma 10, con riferimento ai commi 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9	5
Art. 146	Comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e fermata	2
	Comma 3	6
Art. 147	Comma 5	6
Art. 148	Comma 15, con riferimento al comma 2 .	3
	Comma 15, con riferimento al comma 3 .	5
	Comma 15, con riferimento al comma 8 .	2

Norma violata		Punti
	Comma 16, terzo periodo	10
Art. 149	Comma 4	3
	Comma 5, secondo periodo	5
	Comma 6	8
Art. 150	Comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 5	5
	Comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 6	8
Art. 152	Comma 3	1
Art. 153	Comma 10	3
	Comma 11	1
Art. 154	Comma 7	8
	Comma 8	2
Art. 158	Comma 2, lettere *d), g)* e *h)*	2
Art. 161	Commi 1 e 3	2
	Comma 2	4
Art. 162	Comma 5	2
Art. 164	Comma 8	3
Art. 165	Comma 3	2
Art. 167	Commi 2, 5 e 6, con riferimento a:	
	a) eccedenza non superiore a 1t	1
	b) eccedenza non superiore a 2t	2
	c) eccedenza non superiore a 3t	3
	d) eccedenza superiore a 3t	4
	Commi 3, 5 e 6, con riferimento a:	
	a) eccedenza non superiore al 10 per cento	1
	b) eccedenza non superiore al 20 per cento	2
	c) eccedenza non superiore al 30 per cento	3
	d) eccedenza superiore al 30 per cento	4
	Comma 7	3
Art. 168	Comma 7	4
	Comma 8	10
	Comma 9	10
	Comma 9-*bis*	2
Art. 169		
	Comma 8	4
	Comma 9	2
	Comma 10	1
Art. 170	Comma 6	1
Art. 171	Comma 2	5

Norma violata		Punti
Art. 172	Commi 8 e 9	5
Art. 173	Comma 3	5
Art. 174	Comma 4	2
	Comma 5	2
	Comma 7	1
Art. 175	Comma 13	4
	Comma 14, con riferimento al comma 7, lettera *a)*	2
	Comma 16	2
Art. 176	Comma 19	10
	Comma 20, con riferimento al comma 1, lettera *b)*	10
	Comma 20, con riferimento al comma 1, lettere *c)* e *d)*	10
	Comma 21	2
Art. 177	Comma 5	2
Art. 178	Comma 3	2
	Comma 4	1
Art. 179	Commi 2 e 2-*bis*	10
Art. 186	Commi 2 e 7	10
Art. 187	Commi 7 e 8	10
Art. 189	Comma 5, primo periodo	4
	Comma 5, secondo periodo	10
	Comma 6	10
	Comma 9	2
Art. 191	Comma 1	5
	Comma 2	2
	Comma 3	5
	Comma 4	3
Art. 192	Comma 6	3
	Comma 7	10

Per le patenti rilasciate successivamente al 1º ottobre 2003 a soggetti che non siano già titolari di altra patente di categoria B o superiore, i punti riportati nella presente tabella, per ogni singola violazione, sono raddoppiati qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio.

EMENDAMENTI

7.1

Fabris

Respinto

Sopprimere il comma 1.

7.2

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 1, sostituire le parole: «1° luglio 2004», *con le seguenti:* «1° gennaio 2004».

7.3

Fabris

Improcedibile

Sostituire il comma 2 con il seguente:

«2. All'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9 sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla lettera *c),* le parole: "e delle autoscuole di cui all'articolo 123" sono sostituite dalle seguenti: ", delle autoscuole di cui all'articolo 123 e dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

c) alla lettera *f),* il periodo da: "Ai fini della copertura" fino a: "misura prevista dall'articolo 208, comma 2, lettera *c)"* è sostituito con il seguente: "Ai fini della copertura dei costi di organizzazione dei corsi tenuti presso le istituzioni scolastiche si provvede mediante:

a) assegnazione al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie nella misura prevista dall'articolo 208, comma 2, lettera *c);*

b) dotazione da iscrivere nei singoli stati di previsione del bilancio 2004 la cui quantificazione è rinviata alla legge finanziaria».

7.4

MUGNAI

Ritirato

Al comma 3, premettere alla lettera a) *la seguente:*

«0a) All'articolo 126-*bis* richiamato, al comma 1, sostituire le parole: "20 punti" con le seguenti: "60 punti"».

7.5

MUGNAI

Ritirato

Al comma 3, premettere alla lettera a) *la seguente:*

«0a) All'articolo 126-*bis* richiamato, al comma 1, sostituire le parole: "20 punti" con le seguenti: "40 punti"».

7.6

MUGNAI

Ritirato

Al comma 3, premettere alla lettera a) *la seguente:*

«0a) All'articolo 126-*bis* richiamato, al comma 1, sostituire le parole: "20 punti" con le seguenti: "30 punti"».

7.7

VERALDI

Respinto

Al comma 3, prima della lettera a) *inserire la seguente:*

«0a) Al primo periodo del comma 1, dopo le parole: "venti punti" viene aggiunta la seguente frase: ", aumentati di ulteriori 10 punti per i conducenti a scopo professionale, titolari di certificato di abilitazione professionale nonchè di patente C, C+E, D, D+E."».

7.8

Brutti Paolo, Falomi, Montalbano, Viserta Costantini

Id. em. 7.7

Al comma 3, prima della lettera a) *inserire la seguente:*

«0a) Al primo periodo del comma 1, dopo le parole: "venti punti" viene aggiunta la seguente frase: ", aumentati di ulteriori 10 punti per i conducenti a scopo professionale, titolari di certificato di abilitazione professionale nonchè di patente C, C+E, D, D+E."».

7.9

Cicolani

Ritirato

Al comma 3, prima della lettera a) *inserire la seguente:*

«0a) Al primo periodo del comma 1, dopo le parole: "venti punti" viene aggiunta la seguente frase: ", aumentati di ulteriori 10 punti per i conducenti a scopo professionale, titolari di certificato di abilitazione professionale nonchè di patente C, C+E, D, D+E."».

7.10

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Le parole da: «*Al comma*» a: «al massimo» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 3, sostituire la lettera a-bis) *con la seguente:*

«a-*bis)* Dopo il comma 1, inserire il seguente:

"1-*bis.* Nel caso vengano accertate contemporaneamente, alla stessa persona, più infrazioni al codice della strada, possono essere detratti al massimo quattordici punti».

7.11

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Precluso

Al comma 3, sostituire la lettera a-bis) *con la seguente:*

«a-*bis)* Dopo il comma 1, inserire il seguente:

"1-*bis.* Nel caso vengano accertate contemporaneamente, alla stessa persona, più infrazioni al codice della strada, possono essere detratti al massimo quindici punti».

7.12

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 3, sopprimere la lettera b).

7.13

Fabris

Respinto

Al comma 3, sostituire la lettera c) con la seguente:

«*c)* dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

"3-*bis. 1.* Ai fini dell'individuazione del punteggio relativo ad ogni violazione compiuta dai titolari di certificato di abilitazione professionale nonchè di patente C, C+E, D, D+E, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è autorizzato a emanare un decreto legislativo entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, contenente norme relative all'individuazione del punteggio relativo ad ogni violazione compiuta da tali soggetti.

2. Il decreto legislativo dovrà uniformarsi ai seguenti princìpi:

a) il principio della *personalizzazione* della sanzione amministrativa di cui all'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689;

b) il principio in base al quale, nella individuazione del punteggio per i titolari di certificato di abilitazione professionale nonchè di patente C, C+E, D, D+E, si ha riguardo alla circostanza secondo cui la violazione al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sia avvenuta in un orario coincidente con quello dell'espletamento della prestazione lavorativa"».

7.14

Veraldi

Respinto

Il comma 3, lettera c), *è sostituito dal seguente:*

«Al comma 4 dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Per i titolari di certificato di abilitazione professionale e unitamente di patente B, C, C+E, D, D+E, la frequenza di specifici corsi di aggiornamento consente di recuperare 12 punti"».

7.15

Brutti Paolo, Falomi, Montalbano, Viserta Costantini

Id. em. 7.14

Il comma 3, lettera c), *è sostituito dal seguente:*

«Al comma 4 dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Per i titolari di certificato di abilitazione professionale e unitamente di patente B, C, C+E, D, D+E, la frequenza di specifici corsi di aggiornamento consente di recuperare 12 punti"».

7.17

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 3, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

«c-*ter*. Al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "La mancanza delle suddette violazioni per il periodo due anni determina l'attribuzione di cinque punti"».

7.18

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 3, dopo la lettera c-*bis), aggiungere la seguente:*

«c-*ter*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 agosto 2003, definisce con proprio decreto i tempi e le modalità per la frequenza dei corsi di aggiornamento, finalizzati al recupero dei punti».

7.400

Pontone, Mugnai, Demasi, Semeraro

Ritirato e trasformato nell'odg G7.800

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-*bis.* Ai titolari di patente con almeno venti punti, nel caso in cui siano inseriti nella classe di merito di massimo sconto della RC Auto, la mancanza, per il periodo di due anni della violazione della norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio sono praticati premi uniformi, secondo la determinazione di ciascuna impresa di assicurazione sull'intero territorio nazionale».

7.19

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Al comma 5, sostituire le parole: «luglio 2004», *con le seguenti:* «settembre 2003».

7.20

Brutti Paolo, Falomi, Montalbano, Viserta Costantini

Improcedibile

Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:

«6-*bis*. Al comma 4, dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la frase: "organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici e privati" è sostituita dalla seguente: "organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti privati e pubblici, ivi compresi gli enti locali, anche attraverso i soggetti di cui agli articoli 113 e seguenti del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267,".

6-*ter*. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'ultimo periodo del comma 4 dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che contiene anche le modalità per la vigilanza sul corretto svolgimento dei corsi e sulla eventuale revoca dell'autorizzazione ad effettuarli, è emanato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

7.21

VERALDI

Improcedibile

Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:

«6-*bis*. Al comma 4, dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la frase: "organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici e privati" è sostituita dalla seguente: "organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti privati e pubblici, ivi compresi gli enti locali, anche attraverso i soggetti di cui agli articoli 113 e seguenti del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267,".

6-*ter*. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'ultimo periodo del comma 4 dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che contiene anche le modalità per la vigilanza sul corretto svolgimento dei corsi e sulla eventuale revoca dell'autorizzazione ad effettuarli, è emanato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

7.22

CHIRILLI

Improcedibile

Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:

«6-*bis*. Al comma 4, dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la frase: "organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici e privati" è sostituita dalla seguente: "organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti privati e pubblici, ivi compresi gli enti locali, anche attraverso i soggetti di cui agli articoli 113 e seguenti del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267,".

6-*ter*. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'ultimo periodo del comma 4 dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che contiene anche le modalità per la vigilanza sul corretto svolgimento dei corsi e sulla eventuale revoca dell'autorizzazione ad effettuarli, è emanato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

7.23

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Improcedibile

Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:

«6-*bis*. Al comma 4, dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "organizzati dalle autoscuole" sono aggiunte le seguenti: ", dagli enti locali, anche attraverso i soggetti di cui agli articoli 113 e seguenti del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267,".

6-*ter*. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'ultimo periodo del comma 4 dell'art. 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che contiene anche le modalità per la vigilanza sul corretto svolgimento dei corsi e sulla eventuale revoca dell'autorizzazione ad effettuarli, è emanato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge».

7.24

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 7, sostituire le parole: «1º luglio 2004» *con le seguenti:* «1º giugno 2004».

7.25

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis*. Sopprimere l'articolo 1, comma 3 della legge 1º agosto 2002, n. 168 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale"».

Conseguentemente, sopprimere il punto 1, lettera a) comma 6 dell'articolo 3.

7.26

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 8, sostituire le parole: «1° luglio 2004» *con le seguenti:* «1° giugno 2004».

7.27

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 8, sostituire le parole: «1° luglio 2004» *con le seguenti:* «31 marzo 2004».

7.28

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 8, sostituire le parole: «1° luglio 2004» *con le seguenti:* «1° gennaio 2004».

7.29

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella riferita all'articolo 126-*bis*, per ogni singola violazione compiuta, aumentare di un punto tutti i punti riportati in tabella.*

7.32

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata, voce Art. 141, premettere la seguente:

Art. 7	Comma 14 (ZTL, aree pedonali, corsie riservate)	2

7.30

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 141... comma 8... 5 punti» *con il seguente:* «Art. 141... comma 8... 7 punti».

7.31

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 141... comma 9, terzo periodo... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 141... comma 9, terzo periodo... 15 punti».

7.34

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 142... comma 8... 2» *con il seguente:* «Art. 142... comma 8... 3».

7.35

MUGNAI

Ritirato

Al comma 10, alla tabella dei punteggi previsti dall'art. 126-bis*:*

«*a)* alla norma violata di cui all'articolo 142, comma 9, sostituire: "punti 10" con: "punti 15"».

7.36

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 142... comma 9... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 142... comma 9... 12 punti».

7.37

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 143... comma 11... 4 punti» *con il seguente:* «Art. 143... comma 11... 6 punti».

7.38

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 143... comma 12... 5 punti» *con il seguente:* «Art. 143... comma 12... 10 punti».

7.40

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 143... comma 13, con riferimento al comma 5... 4 punti» *con il seguente:* «Art. 143... comma 13, con riferimento al comma 5... 10 punti».

7.39

MUGNAI

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*:*

«*b)* alla norma violata di cui all'articolo 143, comma 13, con rif. al comma 5, sostituire: "punti 4" con: "punti 2"».

7.41

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata, all'articolo 126-bis *sostituire la voce Art. 145, con la seguente:*

Art. 145	Comma 10, con rif, ai commi 2, 3, 4, 6, 8 e 9	2
	Comma 10, rif. al comma 5	4
	Comma 11	5

7.42

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 145... comma 10, con riferimento ai commi 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9... 5 punti» *con il seguente:* «Art. 145... comma 10, con riferimento ai commi 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9... 7 punti».

7.43

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire le parole:* «comma 5... 5 punti» *con le seguenti:* «Art. 145... comma 5... 7 punti».

7.44

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata, sostituire la voce Art. 146, con la seguente:

Art. 146: Comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e di fermata punti 1;

Comma 3 punti 4

7.46

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 146, sostituire le parole:* «comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e di fermata... 2 punti» *con le seguenti:* «comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e di fermata... 5 punti».

7.45

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 146, sostituire le parole:* «comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e di fermata, 2 punti» *con le seguenti:* «comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e di fermata, 1 punto».

7.47

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 146, sostituire le parole:* «comma 3... 6 punti» *con le seguenti:* «comma 3... 10 punti».

7.48

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 147, sostituire le parole:* «comma 5... 6 punti» *con le seguenti:* «comma 5... 10 punti».

7.16

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata sostituire la voce Art. 148, con la seguente:

Art. 148 Comma 15, con riferimento al comma 2 punti 3; Comma 15, con riferimento al comma 3 punti 5; Comma 15, con riferimento al comma 8 punti 4; Comma 16, terzo periodo punti 10

7.49

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire la voce articolo 148 con la seguente:* «comma 15 con riferimento al comma 8, 4 punti».

7.50

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, alla voce articolo 148, sostituire le parole:* «comma 5, con riferimento al comma 2... 3 punti» *con le seguenti:* «comma 5, con riferimento al comma 2... 7 punti».

7.51

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, alla voce articolo 148, sostituire le parole:* «comma 5, con riferimento al comma 3... 5 punti» *con le seguenti:* «comma 15, con riferimento al comma 3... 7 punti».

7.52
FABRIS
Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 148, sostituire le parole:* «comma 15, con riferimento al comma 8... 2 punti» *con le seguenti:* «comma 15, con riferimento al comma 8... 7 punti».

7.53
FABRIS
Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 148, sostituire le parole:* «comma 16, terzo periodo... 10 punti» *con le seguenti:* «comma 16, terzo periodo... 15 punti».

7.54
FABRIS
Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 149, sostituire le parole:* «comma 4... 3 punti» *con le seguenti:* «comma 4... 7 punti».

7.55
MUGNAI
Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 149, alle parole:* «comma 4, mancato rispetto della distanza di sicurezza» *aggiungere le seguenti:* «in caso di incidente».

7.56
FABRIS
Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 149, sostituire le parole:* «comma 5, secondo periodo... 5 punti» *con le seguenti:* «comma 5, secondo periodo... 10 punti».

7.154

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata all'articolo 149, sostituire le parole: «comma 6, 4 punti» *con le seguenti:* «comma 6, 5 punti».

7.58

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 149, sostituire le parole:* «comma 6... 8 punti» *con le seguenti:* «comma 6... 15 punti».

7.59

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 149, sostituire le parole: «comma 6... 8 punti» *con le seguenti:* «comma 6... 5 punti».

7.61

Fabris

Ritirato

*Al comma 10 alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, sostituire le parole:* «Art. 150... comma 5 con riferimento all'articolo 149, comma 5... 5 punti» *con le seguenti:* «Art. 150... comma 5 con riferimento all'articolo 149, comma 5... 10 punti».

7.60

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, alla voce articolo 150, sostituire le parole:* «comma 5 con riferimento all'articolo 149, comma 6... 8 punti» *con le seguenti:* «comma 5 con riferimento all'articolo 149, comma 6... 15 punti».

7.57

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 150, sostituire le parole: «comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 6, 8 punti» *con le seguenti:* «comma 5, con riferimento all'articolo 149, comma 6, 5 punti».

7.62

Fabris

Ritirato

*Al comma 10 alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, sostituire le parole:* «Art. 152... comma 3... 1 punto» *con le seguenti:* «Art. 152... comma 3... 5 punti».

7.63

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, sostituire le parole:* «Art. 152... comma 10... 3 punti» *con le seguenti:* «Art. 152... comma 10... 5 punti».

7.64

Mugnai

Ritirato

*Al comma 10 alla tabella allegata all'articolo 126-*bis *all'articolo 153, sopprimere il comma 11 e il relativo punteggio».*

7.65

Fabris

Ritirato

*Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-*bis*, sostituire le parole:* «Art. 154... comma 7... 8 punti» *con le seguenti:* «Art. 154... comma 7... 15 punti».

7.66

BRUTTI Paolo, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI, FALOMI

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire le parole:* «Art. 154... comma 7... 8 punti» *con le seguenti:* «Art. 154... comma 7... 5 punti».

7.67

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire le parole:* «Art. 154... comma 8... 2 punti» *con le seguenti:* «Art. 154... comma 8... 10 punti».

7.68

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, aggiungere le parole:* «Art. 158... comma 2, lettera *c)*... 3».

7.70

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis, *al capoverso, articolo 158, prima delle parole:* «comma 2» *premettere le seguenti:* «comma 2, lettera *c)*... punti 2».

7.71

ULIVI

Ritirato e trasformato nell'odg G7.200

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, alla voce articolo 158, prima delle parole:* «comma 2» *inserire le seguenti:* «comma 1, lettera *h)*»,

Conseguentemente, sotto la voce: «Punti», *aggiungere il seguente punteggio:* «2».

7.69

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire le parole:* «Art. 158... comma 2, lettere *d), g)* e *h)*... 2 punti» *con le seguenti:* «"Art. 158... comma 8... 10 punti" "Art. 158... comma 2, lettera *g)*... 5" "Art. 158... comma 2, lettera *h)*... 3 punti"».

7.72

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, alla voce articolo 158, aggiungere le parole:* «comma 1, lettera *g)*... 2 punti».

7.73

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, alla voce articolo 161, sostituire le parole:* «comma 1 e 3... 2 punti» *con le seguenti:* «commi 1 e 3... 5 punti».

7.74

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata, all'articolo 126-bis*, alla voce articolo 161, sostituire le parole:* «comma 2... 4 punti» *con le seguenti:* «comma 2... 8 punti».

7.75

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 162... comma 5, 2 punti» *con il seguente:* «Art. 161... commi 5... 5 punti».

7.76

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 164... comma 8, 3 punti» *con il seguente:* «Art. 164... comma 8... 5 punti».

7.77

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 165... comma 3, 2 punti» *con il seguente:* «Art. 165... comma 3... 5 punti».

7.172

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata, sostituire la voce: «Art. 167... commi 2, 5 e 6, con riferimento a:

a) eccedenza non superiore a 1T... 1;
b) eccedenza non superiore a 2T... 2;
c) eccedenza non superiore a 3T... 3;

d) eccedenza non superiore a 4T... 4»; *con la seguente:* «Art. 167... commi 2, 5 e 6, con riferimento a:

a) eccedenza non superiore a 1T... 2;
b) eccedenza non superiore a 2T... 4;
c) eccedenza non superiore a 3T... 6;
d) eccedenza non superiore a 3T... 8».

7.173
Fabris
Ritirato

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata, sostituire la voce: «Art. 167... commi 3, 5 e 6, con riferimento a:

a) eccedenza non superiore al 10 per cento... 1;
b) eccedenza non superiore al 20 per cento... 2;
c) eccedenza non superiore al 30 per cento... 3;
d) eccedenza non superiore al 40 per cento... 4»; *con la seguente:* «Art. 167... commi 3, 5 e 6, con riferimento a:

a) eccedenza non superiore al 10 per cento... 2;
b) eccedenza non superiore al 20 per cento... 4;
c) eccedenza non superiore al 30 per cento... 6;
d) eccedenza non superiore al 30 per cento... 8».

7.80
Fabris
Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 168... comma 7, 4 punti» *con il seguente:* «Art. 168... comma 7... 7 punti».

7.81
Fabris
Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 168... comma 8, 10 punti» *con il seguente:* «Art. 168... comma 8... 15 punti».

7.82

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 168... comma 9, 10 punti» *con il seguente:* «Art. 168... comma 9... 15 punti».

7.83

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 168... comma 9-*bis*, 2 punti» *con il seguente:* «Art. 168... comma 9-*bis*... 5 punti».

7.84

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 169... comma 8, 4 punti» *con il seguente:* «Art. 169... comma 8... 8 punti».

7.85

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 169... comma 9, 2 punti» *con il seguente:* «Art. 169... comma 9... 5 punti».

7.86

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 169... comma 10, 1 punto» *con il seguente:* «Art. 169... comma 10... 3 punti».

7.87

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 170... comma 6, 1 punto» *con il seguente:* «Art. 169... comma 6... 3 punti».

7.88

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 171... comma 2, 5 punti» *con il seguente:* «Art. 169... comma 2... 10 punti».

7.183

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Le parole da: «*Al comma*» a: «*voce:* "Art. 172...» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata, sostituire la voce: «Art. 172... comma 8, 3 punti» *con il seguente:* «Art. 172... comma 9... 5 punti».

7.89

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Precluso

Al comma 10, alla tabella allegata sostituire la voce Art. 172 con la seguente: «Art. 172... comma 8... 3 punti».

7.90

Fabris

Ritirato

Alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 172... commi 8 e 9, 5 punti» *con il seguente:* «Art. 172... commi 8 e 9... 10 punti».

7.91

Mugnai

Ritirato

Al comma 10, alla tabella dei punteggi allegata all'Articolo 126-bis *e) alla norma violata di cui all'articolo 173, comma 3 (mancato uso delle lenti se prescritte sulla patente, uso del telefonino senza viva voce durante la guida) assegnare punti 1 per il mancato uso delle lenti e punti 2 per l'uso del telefonino senza viva voce durante la guida.*

7.92

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 173... comma 3, 5 punti» *con il seguente:* «Art. 173... comma 3... 10 punti».

7.95

Kappler, Consolo

Respinto

Al comma 10, allegata Tabella all'articolo 126-bis»*, la voce:* «articolo 174» *è sostituita dalla seguente:* «articolo 174 comma 5-*bis*... 2 punti, comma 7... 1 punto».

7.93

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 174... comma 4... 2 punti,» *con il seguente:* «Art. 174... comma 4... 5 punti».

7.94

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 174... comma 5... 2 punti,» *con il seguente:* «Art. 174... comma 5... 5 punti».

7.96

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 174... comma 7... 1 punti,» *con il seguente:* «Art. 174... comma 7... 3 punti».

7.97

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 174... comma 13... 4 punti,» *con il seguente:* «Art. 175... comma 13... 10 punti».

7.98

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 175... comma 14, con riferimento al comma 7, lettera *a)*... 2 punti» *con il seguente:* «Art. 175... comma 14, con riferimento al comma 7, lettera *a)*... 5 punti».

7.99

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 175... comma 16... 2 punti» *con il seguente:* «Art. 175... comma 16... 5 punti».

7.100

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 176... comma 19... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 176... comma 19... 15 punti».

7.101

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 176... comma 20, con riferimento al comma 1 lettera *b)*... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 176... comma 20, con riferimento al comma 1 lettera *b)*... 15 punti».

7.102

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 176... comma 20, con riferimento al comma 1 lettera *c)* e *d)*... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 176... comma 20, con riferimento al comma 1 lettera *c)* e *d)*... 15 punti».

7.103

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 176... comma 21... 2 punti» *con il seguente:* «Art. 176... comma 21... 5 punti».

7.104

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 177... comma 5... 2 punti» *con il seguente:* «Art. 177... comma 5... 5 punti».

7.105

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, all'allegata Tabella all'articolo 126-bis *la voce:* «articolo 178» *è sostituita dalla seguente:* «articolo 178... comma 3-*bis*... 2 punti, comma 4... 1 punto».

7.106

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 178... comma 3... 2 punti» *con il seguente:* «Art. 178... comma 3... 5 punti».

7.107

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 178... comma 4... 1 punto» *con il seguente:* «Art. 178... comma 4... 5 punti».

7.108

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 179... comma 2... 2-*bis*... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 179... comma 2 e 2-*bis*... 15 punti».

7.201

BRUTTI Paolo, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI, FALOMI

Ritirato

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata sostituire la voce Art. 186, con la seguente:

Art. 186: Comma 6 (con tasso alcolemico da 0,5 a 1,1 grammiper litro) punti 5; Comma 6 (con tasso alcolemico superiore a 1,1 grammi per litro) punti 10; Comma 7 punti 10

7.110

Brutti Paolo, Montalbano, Viserta Costantini, Falomi

Le parole da: «*Al comma*» a: «Art. 186 comma 6» respinte; seconda parte precluse

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire la voce Art. 186 con la seguente:*

«Art. 186 comma 6 (con tasso alcolemico da 0,5 a 1,1 grammi per litro) punti 5; comma 6 (con tasso alcolemico superiore a 1,1 grammi per litro) punti 10».

7.112

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 187... comma 7 e 8... 10 punti» *con il seguente:* «Art. 187... comma 7 e 8... 15 punti».

7.109

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Precluso dalla reiezione della prima parte dell'em. 7.110

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire la voce Art. 186 con la seguente:*

«Art. 186 comma 6 (con tasso alcolemico da 0,5 a 1,5 grammi per litro) punti 5; comma 6 (con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro) punti 10».

7.113

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 189... comma 5, primo periodo 4... punti» *con il seguente:* «Art. 189... comma 5, primo periodo... 10 punti».

7.114

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella ivi richiamata, sostituire: «Art. 189... comma 5, primo periodo 4... punti e comma 5, secondo periodo... 10 punti» *con le seguenti:* «Art. 189, comma 5, primo periodo.. 15 punti e comma 5, secondo periodo... 15 punti».

7.115

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 189... comma 6, ...10 punti» *con il seguente:* «Art. 189... comma 6, ...15 punti».

7.116

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 189... comma 9, ...2 punti» *con il seguente:* «Art. 189... comma 9, ...5 punti».

7.117

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 191... comma 1, ...5 punti» *con il seguente:* «Art. 191... comma 1, ...10 punti».

7.118

FABRIS

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 191... comma 2, ...2 punti» *con il seguente:* «Art. 191... comma 2, ...5 punti».

7.119

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 191... comma 3, ...5 punti» *con il seguente:* «Art. 191... comma 3, ...10 punti».

7.120

Fabris

Ritirato

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire:* «Art. 191... comma 4, ...3 punti» *con il seguente:* «Art. 191... comma 4, ...6 punti».

7.121

Fabris

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sopprimere l'intero ultimo periodo dalle parole:* «Per le patenti» *sino a:* «tre anni dal rilascio».

7.122

Fabris

Respinto

Al comma 10, alla tabella allegata all'articolo 126-bis*, sostituire il periodo da:* «Per le patenti rilasciate» *a:* «tre anni dal rilascio», *con il seguente:* «Nei confronti delle persone che commettono violazioni di norme che comportino una decurtazione, anche in conseguenza di più violazioni contemporanee, di 10 o più punti, viene disposto l'affidamento ai servizi sociali per un periodo non inferiore al mese».

7.123

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

*Al comma 10, alla tabella all'articolo 126-*bis*, in fine, sostituire le parole:* «entro i primi tre anni» *con le seguenti:* «entro i primi 5 anni».

7.132

Fabris

Improcedibile

Dopo il comma 10, aggiungere i seguenti:

«10-*bis.* Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme che prevedano che l'iscrizione agli esami di guida per il conseguimento della patente di qualsiasi categoria sia conseguente alla frequenza di un corso di guida sicura.

10-*ter.* Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla entrata in vigore della presente legge, norme che prevedano:

a) la costituzione di un Fondo Nazionale per la Sicurezza Stradale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) la destinazione di una quota parte delle entrate delle contravvenzioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 al Fondo Nazionale per la Sicurezza Stradale ovvero al finanziamento dei corsi di guida sicura».

7.131

Fabris

Respinto

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* Il Governo è delegato ad emanare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme che prevedano l'applicazione della pena alternativa e/o accessoria, alla sanzione amministrativa per le violazioni al codice della strada, dell'affidamento ai servizi sociali o di pubblica utilità».

7.130

Fabris

Respinto

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* Le società concessionarie delle autostrade devono promuovere entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge una campagna di informazione sulle nuove disposizioni in materia di utenti della strada, all'uopo utilizzando i tabelloni elettronici installati lungo l'intera rete autostradale e i caselli di accesso alla stessa».

7.134

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Le parole da: «*Dopo il comma*» a: «decorrere dal» respinte; seconda parte preclusa

*Dopo il comma 10-*bis*, aggiungere il seguente:*

«10-*ter.* Le decurtazioni del punteggio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si applicano per le infrazioni commesse a decorrere dal 1º agosto 2003».

7.135

Montalbano, Brutti Paolo, Viserta Costantini, Falomi

Precluso

*Dopo il comma 10-*bis*, aggiungere il seguente:*

«10-*ter.* Le decurtazioni del punteggio di cui all'articolo 126-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si applicano a decorrere dal 3 luglio 2003».

7.124

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* All'articolo 9, comma 1, lettera *a)* punto 1 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9 sopprimere le parole da: «sulle autostrade» *fino a:* «ultimo quinquennio».

7.125

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* All'articolo 142, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni sostituire la parola: «130» *con la seguente:* «110».

7.500

Donati, Boco, Carella, Cortiana, De Petris, Martone, Ripamonti, Turroni, Zancan

Respinto

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* All'articolo 182, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è aggiunto il seguente:

"6-*bis*, I velocipidi di cui al comma precedente possono svolgere anche servizio pubblico di taxi e di noleggio con conducente, ai sensi rispettivamente degli articoli 85 e 86"».

7.127

Fabris

Respinto

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* L'articolo 213, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituita dal seguente:

"7. Il provvedimento con il quale è stata disposta la confisca del veicolo è comunicato dal prefetto al PRA per l'annotazione nei propri registri. Gli importi dovuti ai sensi della normativa vigente per l'annotazione al PRA dei provvedimenti di sequestro e di confisca sono rimborsati all'Automobile Club d'Italia dall'Amministrazione richiedente, salvo successiva rivalsa sul trasgressore"».

7.129

FABRIS

Respinto

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-*bis.* All'articolo 227 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3, inserire il seguente comma 4:

"4. Gli enti proprietari e gli organi di cui all'articolo 12, per le rispettive competenze, sono tenuti a trasmettere, secondo le indicazioni tecniche ricevute dall'ISTAT, i dati relativi agli incidenti stradali entro i 3 mesi successivi al loro verificarsi. Gli enti inadempienti sono esclusi dalla ripartizione dei fondi destinati al miglioramento della sicurezza stradale"».

7.128

FABRIS

Improcedibile

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis.* All'articolo 230, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2, inserire il seguente comma:

"3. Nell'ambito del programma per il miglioramento della sicurezza stradale, la formazione dei conducenti dei veicoli prevista dagli "Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale" è attuata, con riferimento allo sviluppo del grado di controllo del veicolo e delle abilità di guida anche in situazioni particolari, attraverso corsi di guida sicura. I corsi sono organizzati da strutture certificate dall'Automobile Club d'Italia (ACI), nonché dall'ente stesso, in quanto ente pubblico non economico ed in considerazione delle funzioni svolte in materia di educazioni stradale ai sensi del comma 1"».

ORDINI DEL GIORNO

G7.100

PEDRAZZINI

Non posto in votazione

Il Senato

esaminato il decreto-legge n. 151 del 2003 concernente le modifiche e le integrazioni del codice della strada;

premesso che:

il capoverso 1-*bis*, del comma 3 dell'articolo 7, alla lettera *b)* prevede che nel caso in cui non possa essere identificato il responsabile della violazione, il proprietario del veicolo è tenuto a fornire i dati personali e della patente del conducente che ha commesso l'infrazione. Qualora ciò non avvenisse responsabile della violazione commessa, con tutte le conseguenze previste dall'articolo 126-*bis* (perdita di punteggio) viene considerato il proprietario;

nel caso in cui si tratti di persona giuridica si applica a carico del proprietario una sanzione pecuniaria, ravvisandosi in tal caso una disparità di trattamento tra le persone fisiche e le persone giuridiche;

considerato che molto spesso si verificano casi in cui l'agente accertatore al momento di scrivere i dati identificativi del veicolo riporti dati erronei con la conseguenza che la relativa multa viene addebitata ad un proprietario diverso da quello che effettivamente ha commesso l'infrazione,

impegna il Governo:

a prevedere l'applicazione delle disposizioni del capoverso 1-*bis* di cui in premessa, ai soli casi in cui l'infrazione venga rilevata con dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico al fine di garantire la certezza della rilevazione dell'infrazione stessa nonché di evitare eventuali ricorsi al giudice di pace.

G7.200 (già em. 7.71)

Ulivi

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerato che l'uso invalso tra gli automobilisti di posteggiare occupando parzialmente o totalmente i marciapiedi crea sempre più spesso seri problemi di vivibilità delle strade, spesso ostacolando o impedendo la agevole circolazione dei disabili in carrozzella, dei passeggini e a volte anche degli stessi pedoni,

impegna il Governo

ad attivarsi affinché la sosta sui marciapiedi, vietata dall'articolo 158, comma 1, lettera h) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, venga ricompresa nella tabella dei punteggi previsti all'articolo 126-*bis* e sanzionata, al pari di quanto previsto per il comma 2 lettere d), g) ed h), con la penalizzazione di punti due.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

G7.800 (già em. 7.400)
Pontone, Mugnai, Demasi, Semeraro
Non posto in votazione (*)

Il Senato,

considerato che i meccanismi di natura premiale quali ad esempio quello previsto dall'articolo 7, lettera c) del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, determinano un sicuro effetto incentivante i conducenti ed un più puntuale rispetto delle norme del Codice della strada;

ritenuto che appare quindi opportuno individuare altre forme di incentivazione premiale di una condotta virtuosa da parte dei conducenti,

impegna Il Governo A Prevedere Che Ai Titolari Di Patente Con Almeno Venti Punti, Nel Caso In Cui Siano Inseriti Nella Classe Di Merito Di Massimo Sconto Della Rca, Per La Mancanza Di Violazione Da Parte Loro Di Una Norma Di Comportamento Da Cui Derivi La Decurtazione Del Punteggio Per Un Periodo Di Due Anni, Siano Praticati Prezzi Inferiori Secondo La Libera Determinazione Di Ciascuna Impresa Di Assicurazione Sull'intero Territorio Nazionale.

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione.

ARTICOLO 8 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 8.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Allegato B

Dichiarazione di voto del senatore Veraldi sul disegno di legge n. 2422

Onorevoli colleghi, il Gruppo della Margherita si asterrà su questo decreto-legge in conversione, perché molte delle disposizioni in esso contenute ci appartengono, sono espressione della cultura politica dei governi dell'Ulivo.

È fuor di dubbio, infatti, che gli istituti della patente a punti e del patentino erano già previsti dalla legge Bersani, la legge n. 85 del 22 marzo 2001, che ha costituito e costituisce tuttora il principale punto di riferimento per ogni intervento di riforma.

In questa materia, dunque, il Governo del Polo non solo non reca alcun merito o primato esclusivo, ma ha semmai concorso a tradire lo spirito e l'equilibrio istituzionale che aveva ispirato quel progetto organico di riforma voluto dai governi dell'Ulivo.

Il Governo del Polo ha infatti solo raccolto l'eredità della delega legislativa attribuita dalla legge Bersani, esercitandola con il decreto legislativo n. 9 del 2002, che disponeva l'entrata in vigore dei nuovo codice della strada solo a decorrere dal 30 giugno 2003.

Infine, ad appena tre giorni all'entrata in vigore del nuovo codice, smentendo e correggendo il suo stesso provvedimento delegato, il Governo ha inopinatamente ritenuto di intervenire con decreto-legge per modificare il testo appena riformato – e non ancora entrato in vigore – con disposizioni di immediata vigenza!

L'effetto di questa azione scomposta e dissennata del Governo è stato nello stesso tempo paradossale e drammatico, per la credibilità delle istituzioni e per la certezza del diritto.

I cittadini si sono trovati nell'incredibile condizione di non potere oggettivamente sapere quale fosse il testo vigente, con gravissime conseguenze per la legittimità dei provvedimenti sanzionatori adottati.

Tale situazione di incertezza e indeterminazione, resa peraltro insostenibile dalla coincidenza con il grande esodo estivo sulle strade nazionali, è ulteriormente aggravata dall'inevitabile sovrapposizione delle modifiche parlamentari al disegno di legge di conversione.

Alla fine, il risultato sarà stato quello di lasciare per almeno due mesi i cittadini nell'impossibilità di disporre di un'informazione adeguata e affidabile sui contenuti del nuovo codice della strada. In questo senso, l'iniziativa ministeriale di distribuire ai caselli autostradali opuscoli informativi sulle nuove norme per la circolazione stradale appare come minimo intempestiva e inutile.

Al di là dell'apprezzabilità di un'iniziativa volta ad avvicinare la cittadinanza alla conoscenza delle nuove norme, resta la preoccupazione per

un'opera di divulgazione che si riferisce, con tutta evidenza, alle norme del decreto legge presentato alle Camere; a disposizioni, cioè, che tra pochi giorni, a partire, cioè, dall'entrata in vigore della legge di conversione saranno in gran parte sostituite, modificate, integrate da nuove: un'opera di informazione che rischia di tramutarsi in opera di disinformazione e non certo per colpa della Polizia stradale, ma di chi ha scelto uno strumento normativo inadeguato. Questa iniziativa può quindi dimostrarsi addirittura fuorviante e dannosa per l'automobilista che dovesse fidarsi di quelle informazioni ritenendole definitive.

A due anni e mezzo, dunque, dall'approvazione della legge delega dell'Ulivo, che delineava una riforma organica del codice della strada, l'irresponsabilità e l'inettitudine del governo del Polo stanno tuttora impedendo ai cittadini non solo di disporre di un codice riformato, ma addirittura di disporre di un codice *tout court*, posta la difficoltà di conoscere le norme oggi vigenti.

In definitiva, la nostra astensione deve interpretarsi come espressione dell'alto senso di responsabilità politica e istituzionale del Gruppo cui appartengo, considerato che la complessiva condotta del Governo in questa vicenda avrebbe pienamente giustificato anche un voto puramente e semplicemente contrario.

Ma la nostra, contrariamente a quanto spesso meccanicamente ripetuto da esponenti della maggioranza, non è una opposizione «preconcetta», «faziosa» o «ideologica». Proprio in quanto rappresentiamo un'opposizione parlamentare severa ma corretta e responsabile, di fronte ad un provvedimento che – nonostante i suoi numerosi limiti – corrisponde ad una legittima aspettativa dei cittadini, riteniamo doveroso offrire un segno di disponibilità attraverso l'astensione.

Ora ci troviamo di fronte ad un recupero *in extremis* del Governo su di un tema che pone numerosi problemi su alcuni dei quali mi sono già soffermato in sede di discussione generale.

A quelle già avanzate, aggiungo le censure di costituzionalità contenute nella questione pregiudiziale rigorosamente argomentata dal collega Manzione su profili non secondari del provvedimento.

Veramente non si sentiva il bisogno di andare a «resuscitare» una misura preistorica, da tempo cassata dalla Corte costituzionale (dal 1961!), particolarmente odiosa perché discrimina sulla base del censo tra cittadini ricchi che potranno senza particolari preoccupazioni – magari dopo aver raggiunto i 200 Km orari – depositare la somma richiesta ed impugnare innanzi al Giudice di pace i verbali di accertamento e cittadini privi di mezzo, il cui diritto di difesa resterà menomato.

A voler essere ironici, in una materia che però impone la serietà, si potrebbe dire che si tratta di misure da Stato archeo-liberale ottocentesco. Non sapevamo che il programma di Governo della Casa delle libertà fosse liberale fino a questo punto.

A non minore scandalo (perché di scandalo si tratta, oltre che di una norma inconciliabile con il principio costituzionale del buon andamento della pubblica amministrazione e della responsabilità dei pubblici dipen-

denti) si espone l'altra previsione, introdotta in sede di conversione relativa alla «licenza di trasgredire» una nutrita serie di norme del codice della strada per i conducenti di veicoli di servizio delle pubbliche amministrazioni (il modo più corretto di riferirsi a ciò che il disegno di legge di conversione battezza orribilmente «soggetti pubblici istituzionali»).

Non può sfuggire la lapalissiana tautologia (in realtà fonte di abusi) della disposizione che prevede che chi accerta la sussistenza della causa di giustificazione è la stessa amministrazione procedente e che la causa di giustificazione sussiste se il veicolo di servizio era in servizio!

Tutto ciò avrebbe dovuto spingere il Governo e la maggioranza ad un confronto pacato e costruttivo sul tema e così non è stato. II decreto legge è arrivato al Senato, come si usa dire blindato, risultando impossibili, non dico modifiche migliorative, ma anche un vero e ragionato confronto che portasse ad almeno qualche essenziale modifica volta ad eliminare palesi incostituzionalità del disegno di legge di conversione.

Non solo: ancora una volta, abbiamo dovuto subire il comportamento del Ministro Lunardi che, mai - ripeto mai – ha partecipato ad una seduta della Commissione e dell'Aula ed il cui apporto al tema della sicurezza stradale è soprattutto quello della proposta di elevazione del limite di velocità a 150 km orari, che giustamente ha sconcertato gran parte dell'opinione pubblica, considerato che gran parte degli incidenti sono legati all'alta velocità degli autoveicoli.

La nostra astensione sul presente provvedimento è dunque un atto di benevola astensione nei confronti di un provvedimento che produrrà non pochi problemi in sede applicativa.

Innanzitutto, il coordinamento tra disposizioni del decreto originario e norme della legge di conversione non appare semplice.

Più seriamente e gravemente, occorre porsi il problema della sorte delle sanzioni applicate sulla base della versione originaria del decreto legge; sulla base, cioè, di norme poi modificate in sede di conversione. Tali sanzioni dovrebbero restare ferme, intendendosi operate le modifiche solo per il futuro e convertito il decreto nella sua formulazione originaria per il passato. Ma è evidente come questa soluzione – che comunque non è del tutto esente da dubbi, potendosi sostenere che in realtà la modifica equivale a mancata conversione per il passato – crei problemi di disparità di trattamento: due soggetti commettono la stessa infrazione, uno il giorno prima dell'entrata in vigore della legge di conversione ed uno dopo. Ebbene, avverrà che i due possano essere sanzionati in modo diverso, se la norma è stata modificata in sede di conversione!

Ancora una volta la conflittualità giudiziaria sarà altissima su questi temi ed il rischio di contrasti e disparità di trattamento elevato.

L'intenzione di procedere all'accoglimento, da parte del Governo, di una serie di ordini del giorno in cui recepire molte delle osservazioni critiche al decreto costituisce sicuramente un passo in avanti.

Ma non dimentichiamoci che l'ordine del giorno vincola il Governo nella sua responsabilità politica innanzi al Parlamento, o più esattamente impegna la responsabilità politica del Governo in ordine al suo contenuto.

Esso non è – come forse crede il ministro Castelli – uno strumento in grado di rilevare all'esterno, come fonte di interpretazione autentica delle leggi e, quindi, in grado di vincolare il Giudice.

È necessario, quindi, che gli ordini del giorno accolti si traducano presto in precisi provvedimenti normativi.

In definitiva, se per introdurre una serie di modifiche utili a ridurre il numero delle vittime degli incidenti automobilistici si fosse prescelta la via maestra del procedimento parlamentare ordinario, il favore e la disponibilità mia e del mio Gruppo sarebbe stato sicuramente maggiore.

In questa situazione di «strozzatura» del naturale dibattito che avrebbe dovuto avere corso non è possibile, invece, andare oltre una astensione; astensione – è bene precisarla – legata esclusivamente alla considerazione della drammaticità del tema degli incidenti stradali ed all'assenza di ogni intento «speculativo» nella nostra condotta politica.

A fronte di ciò non possiamo che ribadire il nostro impegno ad affrontare in ogni sede più congrua ed idonea della presente un serio e documentato confronto sul problema della sicurezza stradale, al fine di offrire al Paese risposte credibili ed incisive su questo drammatico tema, che non incidano sul diritto alla mobilità e alla sicurezza dei cittadini, non trascurando neanche l'esigenza primaria di certezza e stabilità del diritto, quanto mai imprescindibile in materia sanzionatoria.

Sen. VERALDI

Testo integrale dell'intervento del senatore Bedin nella discussione generale sul disegno di legge n. 2347

Questo decreto legge ha cambiato titolo prima di arrivare al Senato ed ha molti meno articoli. Ora ha per titolo «Interventi urgenti a favore della popolazione irachena» e si riferisce ad una sola delle aree geografiche in cui l'Italia è direttamente impegnata con proprie persone e soprattutto ad una sola decisione presa dal Governo italiano. Accanto al decreto legge, c'è il disegno di legge sul differimento delle missioni militari internazionali dell'Italia. L'Ulivo ha raggiunto nella discussione alla Camera dei deputati un obiettivo non tecnico né formale, ma politico: non confondere la presenza militare italiana in Iraq all'interno delle missioni che vedono coinvolti i nostri militari e che per la quasi totalità hanno il mandato o la copertura politica delle Nazioni Unite. Il punto di differenza per noi essenziale, insuperabile della condizione in cui il Governo ha messo l'Italia in Iraq è questo: la presenza militare italiana in Iraq è nell'assoluta assenza di un contesto di legalità e di legittimità internazionale.

Noi riteniamo che l'invio di un contingente militare del nostro paese in Iraq, con le modalità con cui oggi questo viene proposto, sia un errore, essendo la prima volta nella storia dell'Italia repubblicana che un contingente delle nostre Forze armate occupa un paese straniero senza un mandato delle Nazioni Unite, senza una decisione della NATO, senza una decisione dell'Unione europea, cioè totalmente al di fuori delle decisioni degli organismi multilaterali di cui l'Italia fa parte e ai quali abbiamo legato la nostra politica internazionale.

Sostenere questa posizione politica non riduce la scelta di piena solidarietà con le nostre Forze armate, in particolare con le donne e gli uomini impegnati nel difficile, rischioso scenario iracheno. Abbiamo piena fiducia che le nostre Forze armate, pur costrette ad operare in un quadro sbagliato ed impegnativo, sapranno svolgere i loro compiti con quel senso del dovere e con quelle capacità professionali ed umane che hanno dimostrato in tutte le missioni internazionali.

I soldati del resto non fanno politica, ma seguono le decisioni della politica. Per questo, è opportuno non rovesciare, nella polemica, i termini della questione: i soldati non sono là per loro scelta, ma la missione, la legittimazione, le regole di ingaggio, la localizzazione sono pertinenza della politica.

Nel corso della discussione alcuni colleghi della maggioranza hanno preteso di superare questa condizione di illegittimità a posteriori, cioè con la fine del regime sanguinario, dittatoriale e personalistico di Saddam Hussein, fine determinata dall'invasione angloamericana dell'Iraq. Noi non sottovalutiamo in alcun modo il valore della caduta del regime di Saddam Hussein, la liberazione dei curdi, degli sciiti e dei sunniti dalla dittatura. Gli scheletri delle fosse comuni ritrovate «gridano» il carattere aberrante di quel regime.

Ma la cronaca di una guerra non ancora conclusa non giustifica una scelta sbagliata dell'Amministrazione americana.

Quanto alla storia invocata come giudice definitivo da Tony Blair, meglio non scommetterci. Tra gli effetti non collaterali ma diretti dell'invasione angloamericana dell'Iraq ci sono stati il depotenziamento delle Nazioni Unite e la rottura in politica estera dell'Unione Europea e anche della non ancora costituita Europa Unita. Mi auguro che noi europei, noi italiani non abbiamo da perdere dalla somma che la storia farà tra la positiva estromissione di Saddam Hussein e l'indebolimento delle organizzazioni multipolari frutto della scommessa sulla pace fatta nella seconda metà del secondo scorso.

Su questo aspetto della questione irachena, aggiungo che, proprio nel momento in cui da parte di diversi paesi europei si esercita una pressione per arrivare ad una risoluzione del Consiglio di Sicurezza tale da mutare la situazione in Iraq e da riportare la transizione irachena entro il quadro di una piena legittimità internazionale, la decisione italiana indebolisce questa pressione, perché dimostra che gli Stati Uniti possono ottenere solidarietà anche al di fuori di un quadro multilaterale e al di fuori di una piena responsabilità delle Nazioni Unite.

I citati interventi dei colleghi della maggioranza indicano chiaramente la scelta politica che il Governo ha fatto in questi mesi e che attraverso questo decreto-legge cerca di far compiere al Parlamento: la legittimazione della guerra preventiva. Il governo delle Destre non era riuscito a far compiere prima questa scelta, grazie all'opposizione straordinaria dei cittadini e della Chiesa italiana, alla mobilitazione dell'opinione pubblica mondiale, nonché anche al contributo interessante di molti Governi e Stati democratici. Ma evidentemente il Governo italiano non ci aveva rinunciato.

Non ci aveva rinunciato fin dal 15 aprile, quando il ministro Frattini, intervenendo in Parlamento, si è espresso testualmente in questo modo: la missione che avremo in Iraq non è l'ISAF dell'Afghanistan e neppure quelle dei Balcani, missioni (queste) destinate alla stabilizzazione politica e sociale, oltre che alla sicurezza; quella dell'Iraq di oggi è, invece, una missione italiana che ha lo scopo emergenziale ed umanitario, per salvaguardare, mentre si definisce il quadro internazionale, le condizioni della popolazione civile.

Riassumo le caratteristiche, che il Governo ha proposte al Parlamento e in base alle quali ha ricevuto il mandato: una missione italiana e non legata alle forze occupanti, destinata all'emergenza umanitaria e quindi mirata sulla popolazione civile, provvisoria in vista della definizione delle scelte internazionali.

Nessuna di queste tre caratteristiche è oggi predominante: politicamente il Governo ha scelto di farne uno strumento non di presenza italiana ma di collaborazione con le forze occupanti; la stabilizzazione e quindi il controllo del territorio sono prioritari rispetto alle condizioni della popolazione civile; l'annunciata azione umanitaria dell'Italia non si è collegata

finora a nessuna delle presenze delle agenzie internazionali e delle organizzazioni multilaterali a cominciare dall'Unione Europea.

Attraverso il decreto legge il Governo vuole ora dare copertura giuridica alla scelta politica già fatta. L'articolo 6 del decreto-legge recita esattamente: «per concorrere al processo di stabilizzazione del paese». Sono le parole scritte nel decreto-legge che consacrano il cambio di natura della missione.

Al gruppo Margherita-L'Ulivo questo cambio di missione non sta bene. Esso è un inganno al Parlamento. Io sono stato tra coloro che a conclusione del dibattito parlamentare di metà aprile ha votato contro la missione italiana in Iraq, per una serie di motivazioni che originavano sia dalla netta opposizione all'intervento unilaterale angloamericano in Iraq sia dalla contrarietà a inquadrare come umanitaria una azione militare. C'era anche una ragione molto concreta di quell'opposizione: un contingente di tremila uomini appariva del tutto spropositato rispetto agli scopi umanitari e quindi rendeva possibile altre operazioni, che sono quelle diventate prevalenti nella decisione del Governo. La scelta politica della Margherita-L'Ulivo fu comunque di acconsentire ad una azione che veniva presentata come umanitaria. Per questo ora il nostro Gruppo in Senato punta ad ottenere sia attraverso il dibattito che attraverso l'azione emendativa un risultato ulteriore, dopo la chiarificazione di contenuti raggiunta alla Camera: evitare che la presenza italiana in Iraq si fondi sull'inganno; fare davvero della attuale presenza italiana un'azione umanitaria, come ci aveva assicurato il ministro Frattini a metà aprile in maniera formale in Parlamento e come recita ora il titolo del decreto legge.

Questo titolo è oggi ambiguo. Rispetto all'originale dizione proposta dal Governo è scomparso ogni riferimento alle azioni militari, che invece ci sono e sono preponderanti negli articoli. Questo titolo lascia intendere che si tratti appunto di una azione umanitaria e di cooperazione internazionale. Poiché dietro al titolo, di azioni umanitaria c'è molto poco, la nostra azione mira a dare sostanza alle promesse contenute nel titolo, sia attraverso una più corretta distribuzione delle risorse, sia riducendo il ruolo della componente militare.

Puntiamo anche a fare in modo che venga rispettato il primo impegno preso dal ministro Frattini: che si tratti davvero di un contributo originale italiano, in grado di precedere e promuovere altri contributi multilaterali.

Il punto più delicato politicamente è proprio quello della «titolarità» della presenza italiana in Iraq sia sul piano umanitario che su quello militare, cioè se siamo lì come italiani o come parte della Coalizione dei Volonterosi.

Qualche collega senatore, davvero esperto di questioni strategiche, ci ha messo a disposizione alcune lezioni sulla teoria e la prassi del «comando militare». Gliene siamo grati, anche se qualcosa sapevamo ed altro riusciamo comunque a capire. Il fatto è che qui non si sta discutendo di tecniche militari né di pianificazioni strategiche. Questa non è una decisione in cui sia esclusiva o almeno prevalente la componente militare. Sappiamo tutti che in Iraq l'Italia c'è voluta entrare soprattutto politica-

mente. C'è voluta entrare per segnalare la alleanza con gli Stati Uniti, pur facendo parte al momento della scelta della Troika presidenziale dell'Unione Europea e essendo presidente del Consiglio europeo nel momento in cui il Governo approvava il decreto che codifica il cambio di missione in Iraq.

È quindi molto probabile che a convincere la maggioranza alla Camera a non difendere l'originale impostazione del decreto e ad ammettere la diversità della situazione irachena è stata una dichiarazione del sottosegretario alla difesa degli Stati Uniti, Paul Wolfowitz, fatta proprio nelle ore in cui i deputati dovevano decidere.

Il sottosegretario Wolfowitz ammette che «il dopoguerra era stato sottovalutato» e le truppe Usa sono dispiegate in troppi fronti. Da parte sua, prendendo lo spunto dalla uccisione dei due figli di Saddam Hussein, il presidente degli Stati Uniti ha rivolto un appello alla comunità internazionale. Bush è nei guai, non ha più soldati da mandare a Bagdad e quelli che sono là, invocano il cambio, vorrebbero tornare a casa dopo mesi duri.

Ed ecco Wolfowitz precisare che cosa vuole l'Amministrazione americana sul piano militare: corpi come quello dei carabinieri italiani. «Gli inglesi li hanno nel loro settore e sono entusiasti delle loro capacità», dice. «I carabinieri sono esattamente quello di cui abbiamo bisogno, non carri armati e mezzi pesanti, ma gente che sappia fare il lavoro della polizia».

Come in tutte le vicende che hanno visto coinvolto il governo delle Destre e l'Amministrazione americana, anche in questa occasione viene da oltre Atlantico la descrizione di quello che il Governo italiano non dice:

il comando politico è degli Stati Uniti;

il contingente italiano opera nel settore degli inglesi e quindi non in autonomia;

i carabinieri non devono scortare gli aiuti umanitari, ma fare da polizia militare

per le truppe angloamericane.

Del resto di aiuti umanitari ce ne sono ben pochi. Ecco un fattore contabile, misurabile in euro, che conferma l'inganno al Parlamento che il decreto vorrebbe codificare.

Basta guardare il *budget*: ci troviamo di fronte a un decreto che stanzia per le attività umanitarie strettamente intese circa 21 milioni e mezzo di euro; stanzia invece per la «protezione» delle attività umanitarie medesime 230 milioni di euro. Il rapporto è di uno a dieci.

Questo si spiega col fatto che dietro l'etichetta di missione umanitaria è in realtà prevalente quella finalità di stabilizzazione, come viene chiamata oggi, dell'Iraq dopo il conflitto. L'attività politica con il supporto delle Forze Armate prevale largamente sulle finalità umanitarie.

C'è un secondo elemento molto concreto, misurabile in questo caso in chilometri, che ci fa dire che non siamo in presenza di una missione umanitaria: le organizzazioni non governative italiane che operano da diversi mesi in Iraq si trovano in un luogo diverso da quello in cui è il con-

tingente militare italiano. Sono presenti in Iraq tra le 50 e le 80 – a seconda della classificazione – organizzazioni non governative italiane, e non da oggi, ma addirittura da prima dello scoppio del conflitto (molte hanno intensificato l'azione durante e dopo il conflitto stesso). La maggior parte di queste organizzazioni opera nel sud del paese, a Bassora.

Da parte sua la Repubblica italiana ha inviato, ed è il nostro intervento più rilevante, i mezzi per l'allestimento di un ospedale a Bagdad. È stata scelta Bagdad, anche se nella capitale il problema è far funzionare gli ospedali che ci sono, non aggiungerne un altro, perché ce ne sono già 40, mentre mancano presidi sanitari in molte altre parti del paese.

Ma tant'è: le organizzazioni non governative italiane sono a Bassora, l'ospedale statale italiano è a Bagdad e il contingente militare va a Nassirya. È quindi ovvio che le organizzazioni non governative, gli operatori dell'ospedale e il contingente militare non si incontrino, in quanto stanno in luoghi diversi.

Il decreto legge fa comunque finta che si incontrino. Infatti, l'articolo 1 inserisce i 21 milioni di euro della missione politico-diplomatica, impropriamente definita umanitaria e di ricostruzione, nel capitolo di bilancio della legge n. 49 del 1987, che è la legge sulla cooperazione allo sviluppo. È un altro paravento politico, oltre che un espediente contabile che sposta risorse dalla cooperazione con i paesi impoveriti alla politica estera italiana. Inserire quei 21 milioni di euro nel capitolo di bilancio della legge n. 49 implicherebbe infatti che tali soldi vengano utilizzati secondo le norme e le procedure contenute nella stessa legge. Ma in quella legge non sono comprese le attività umanitarie e di ricostruzione e non è neppure previsto alcun rapporto con le attività militari. È fondata quindi la domanda: le attività sanitarie e infrastrutturali che il Governo italiano ha iniziato a promuovere in Iraq sono rispettose delle norme e delle procedure previste dalla legge sulla cooperazione allo sviluppo?

Faccio notare che le organizzazioni non governative che operano a Bagdad e in Iraq da anni, e hanno operato anche nelle scorse settimane e negli scorsi mesi, chiedono esplicitamente che non vi sia alcuna sovrapposizione tra le attività di soccorso e di assistenza propriamente umanitarie e le attività di sicurezza, di ordine pubblico, più generalmente militari. Esse chiedono di separare drasticamente questi due aspetti.

Da parte nostra non solo condividiamo questa esigenza ma chiediamo anche di non far passare per cooperazione allo sviluppo una decisione esclusivamente politico-diplomatica e non umanitaria. Ecco un altro tassello di questa politica governativa: leggiamo che «senza clamore nel nostro Paese, durante i giorni scorsi la carica di vicegovernatore della regione di Dhi Qar è stata affidata a Mario Maolini, un ex ambasciatore d'Italia in Arabia Saudita. Il territorio che gli è stato assegnato ha per capoluogo la tormentata Nassiriya».

A carico di quale bilancio è l'incarico di Maolini? Forse a carico del bilancio iracheno, visto che è vicegovernatore? Se così fosse, dall'ammontare scarso delle somme destinate formalmente alla popolazione irachena

dovremmo togliere i soldi spesi dagli iracheni per un amministratore che non si sono scelti e che non rappresenta la comunità internazionale.

Questo modo di procedere anche dell'Italia non aiuta la stabilizzazione dell'Iraq. La stabilizzazione dell'Iraq è legata a due scelte politiche.

La prima scelta politica è ricondurre la transizione sotto l'autorità delle Nazioni Unite, superando la condizione di un paese militarmente occupato, nel quale una parte non piccola della popolazione avverte la presenza militare anglo-americana come presenza di occupazione (anche una parte di quei gruppi politici e religiosi che hanno combattuto contro Saddam Hussein).

La seconda questione riguarda l'affermarsi di un'autorità irachena che prenda nelle sue mani progressivamente il destino di quel paese, compresa la sicurezza. Infatti, è assai difficile garantire la sicurezza nelle aree urbane in un paese attraverso l'azione di un esercito scarsamente preparato a gestire i problemi della sicurezza. C'è bisogno di una forza di polizia che non può che avere un carattere nazionale e che non può che dipendere da un'autorità nazionale.

Queste due fondamentali scelte politiche, necessarie per garantire la stabilizzazione del paese, sono ostacolate dal perdurare di una situazione di occupazione militare e di comando affidato all'autorità militare angloamericana.

Queste due scelte contengono anche la nostra risposta ad un tema che, in questi giorni, è stato ripreso da molti osservatori, analisti e politici: il rapporto tra Unione Europea e Usa. Non ci sottraiamo all'esigenza di non lasciare soli gli Stati Uniti.

Ci sono due modi per non lasciare soli gli Stati: uno è quello di seguirli ovunque vadano, perché questo dovrebbe colmare il *deficit* di compagnia di chi ha assunto unilateralmente un'iniziativa; l'altro modo è quello di sforzarsi politicamente per far tornare protagonisti gli Stati Uniti di quel quadro multilaterale garantito dalla legalità internazionale, che proprio loro hanno promosso e garantito per decenni. Noi della Margherita-L'Ulivo facciamo questa seconda scelta.

Noi proponiamo all'Italia di fare ora questa scelta. Ora, le forze schierate sono queste: sono presenti, sul territorio iracheno, truppe di 19 paesi: 147 mila, sono gli americani; 13 mila, sono i soldati di altri paesi; di questi ultimi, quando sarà completato il dispiegamento previsto da questo decreto, tremila saranno italiani.

Le potenze occupanti, secondo la definizione adottata dalla risoluzione delle Nazioni Unite, stanno incontrando enormi difficoltà: difficoltà militari, in quanto è in corso, in Iraq, una guerriglia, a bassa intensità drammatica, ma di cui ancora non si scorge la fine; difficoltà politiche, perché l'istituzione del Consiglio governativo provvisorio, tuttavia sotto il superiore comando del governatore americano, ancora non ha aperto un autentico spiraglio sul futuro democratico di quel paese; infine difficoltà finanziarie, in quanto l'impresa irachena sta costando, ad esempio agli Stati Uniti, 4 miliardi di dollari al mese. Siamo al massimo di quanto

era stato previsto all'inizio della guerra da tutti gli analisti, americani e del resto del mondo.

Per questo bisogna farlo ora. È del resto una prospettiva che a metà aprile il ministro Frattini aveva indicato al Parlamento, dicendo che era utile «convogliare il contributo di aiuto umanitario italiano di oggi» – e si è visto che non si tratta di semplice aiuto umanitario – «verso nuovi schemi concordati in ambito collettivo».

Bisogna però scegliere quali sono questi schemi concordati in ambito collettivo. Naturalmente, l'ambito collettivo non può essere il *country club* del Texas, dove si sono incontrati il Presidente americano ed il Presidente italiano.

Nella conferenza stampa rilasciata alla fine dell'incontro texano, di fronte ad una precisa domanda dei giornalisti presenti, il presidente Bush ha totalmente glissato sulla questione dell'ONU, invocando semplicemente l'invio di soldati da parte dei «paesi amici». I «paesi amici» non sono un organismo internazionale che sia titolare della legalità; il presidente Berlusconi, al riguardo, non ha detto una sola parola, una sola parola .

C'è invece un'unica strada possibile: chiedere subito una nuova risoluzione del Consiglio di Sicurezza; si trasformi l'occupazione americana in una occupazione transitoria, affidata alla responsabilità delle Nazioni Unite; il signor Bremer deve essere sostituito da un responsabile dell'Onu, il quale, a sua volta, deve essere sostituito quanto prima da un Governo iracheno legittimato dal voto popolare.

Il Governo italiano, come Presidente di turno dell'Unione Europea, lavori in questa direzione.

C'è bisogno di un'Europa soggetto internazionale, protagonista, con una politica estera e della difesa comune, non per contrapporla agli Stati Uniti, ma neppure per seguirli sempre e comunque: questi sono i due estremi opposti. Dobbiamo costruire una nuova *partnership* atlantica su una base di parità, in cui Europa e Stati Uniti si ascoltino e si influenzino a vicenda.

C'è bisogno di una nuova solidarietà atlantica, rivolta ad una solidarietà più ampia, e cioè al rafforzamento delle Nazioni Unite, alla costruzione della reciproca interdipendenza, senza i quali, in un mondo diventato troppo piccolo e interdipendente, non ci sarà né pace, né sviluppo economico giusto e sostenibile.

Sen. BEDIN

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Sen. ASCIUTTI Franco, AZZOLLINI Antonio, ALBERTI Maria Elisabetta, BIANCONI Laura, BUCCIERO Ettore, CANTONI Gianpiero Carlo, CAVALLARO Mario, CICCANTI Amedeo, COSTA Rosario Giorgio, COVIELLO Romualdo, FLORINO Michele, GENTILE Antonio, GIARETTA Paolo, GIRFATTI Antonio, GUERZONI Luciano, IOANNUCCI Maria Claudia, MAGNALBÒ Luciano, PAGANO Maria Grazia, PEDRIZZI Riccardo, PONZO Egidio Luigi, SALZANO Francesco, SAMBIN Stanislao Alessandro, TREMATERRA Gino, TRAVAGLIA Sergio, VIZZINI Carlo, ZANOLETTI Tomaso

Disposizioni in materia di interventi per i beni e le attività culturali, lo sport e l'università e la ricerca e costituzione della Società per lo sviluppo dell'arte, della cultura e dello spettacolo – ARCUS Spa (2213-B)

(presentato in data **31/07/03**)

S.2213 approvato da 7º Pubb. istruz.; C.3992 approvato con modificazioni da 7º Cultura (assorbe C.3676);

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Sen. VALDITARA Giuseppe

Norme per il riconoscimento della valenza storica dei mercati comunali e del mercato della città di Rho (2451)

(presentato in data **30/07/03**)

Sen. BARELLI Paolo

Norme in materia di servizio di portierato (2452)

(presentato in data **31/07/03**)

Sen. PASINATO Antonio Domenico, CICOLANI Angelo Maria, FERRARA Mario Francesco, MALAN Lucio, FAVARO Gian Pietro, CHIRILLI Francesco, MARANO Salvatore, AGOGLIATI Antonio, FALCIER Luciano, TREDESE Flavio, MANFREDI Luigi, MAINARDI Guido, SCOTTI Luigi, PONZO Egidio Luigi, FIRRARELLO Giuseppe

Principi fondamentali per il governo del territorio (2453)

(presentato in data **31/07/03**)

Disegni di legge, assegnazione

In sede deliberante

7ª Commissione permanente Pubb. istruz.

Sen. ASCIUTTI Franco ed altri

Disposizioni in materia di interventi per i beni e le attività culturali, lo sport e l'università e la ricerca e costituzione della Società per lo sviluppo dell'arte, della cultura e dello spettacolo – ARCUS Spa (2213-B)
previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 5º Bilancio
S.2213 approvato da 7º Pubb. istruz.; C.3992 approvato con modificazioni da 7º Cultura (assorbe C.3676);
(assegnato in data **31/07/03**)

7ª Commissione permanente Pubb. istruz.
Sen. BATTAGLIA Antonio
Interventi a favore della Scuola di cartapesta di Termini Imerese (2444)
previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 5º Bilancio
(assegnato in data **31/07/03**)

Disegni di legge, nuova assegnazione

12ª Commissione permanente Sanità

In sede deliberante
Sen. BASTIANONI Stefano
Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati (255)
previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 2º Giustizia, 4º Difesa, 5º Bilancio, 6º Finanze, 10º Industria, 11º Lavoro, Giunta affari Comunità Europee, Commissione parlamentare questioni regionali
Già assegnato, in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità); precedentemente deferito in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità)
(assegnato in data **31/07/03**)

12ª Commissione permanente Sanità

In sede deliberante
Sen. MULAS Giuseppe ed altri
Norme in materia di riordinamento della medicina trasfusionale (379)
previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 2º Giustizia, 4º Difesa, 5º Bilancio, 6º Finanze, 10º Industria, 11º Lavoro, Giunta affari Comunità Europee, Commissione parlamentare questioni regionali
Già assegnato, in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità)
(assegnato in data **31/07/03**)

12ª Commissione permanente Sanità

in sede deliberante
Sen. TOMASSINI Antonio
Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati (623)

previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 2º Giustizia, 4º Difesa, 5º Bilancio, 6º Finanze, 7º Pubb. istruz., 10º Industria, 11º Lavoro, Giunta affari Comunità Europee, Commissione parlamentare questioni regionali

Già assegnato, in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità)

(assegnato in data **31/07/03**)

12ª Commissione permanente Sanità

in sede deliberante

Sen. CARELLA Francesco

Modifiche alla legge 4 maggio 1990, n. 107, recante disciplina per le attività trasfusionali relative al sangue umano ed ai suoi componenti e per la produzione di plasmaderivati (640)

previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 2º Giustizia, 4º Difesa, 5º Bilancio, 6º Finanze, 10º Industria, 11º Lavoro, Giunta affari Comunità Europee, Commissione parlamentare questioni regionali

Già assegnato, in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità)

(assegnato in data **31/07/03**)

12ª Commissione permanente Sanità

in sede deliberante

Sen. CARELLA Francesco

Istituzione delle banche di sangue di cordone ombelicale (658)

previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 5º Bilancio, Commissione parlamentare questioni regionali

Già assegnato, in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità)

(assegnato in data **31/07/03**)

12ª Commissione permanente Sanità

in sede deliberante

Sen. MASCIONI Giuseppe ed altri

Modifiche alla legge 4 maggio 1990, n. 107, recante disciplina per le attività trasfusionali relative al sangue umano ed ai suoi componenti e per la produzione di plasmaderivati (660)

previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 2º Giustizia, 4º Difesa, 5º Bilancio, 6º Finanze, 10º Industria, 11º Lavoro, Giunta affari Comunità Europee, Commissione parlamentare questioni regionali

Già assegnato, in sede referente, alla 12ª Commissione permanente (Sanità)

(assegnato in data **31/07/03**)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 24 al 30 luglio 2003)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 83

ANGIUS ed altri: sui rapporti diplomatici tra Italia ed Iraq (4-04191) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri)*

BASTIANONI, BAIO DOSSI: sulle agevolazioni contributive in favore degli imprenditori artigiani (4-04478) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

BATTAGLIA Giovanni: sulla realizzazione nel comune di Ragusa di una statua in memoria di Filippo Pennavaria (4-01139) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

BETTONI BRANDANI: sull'azienda «Lebole» (4-01308) (risp. SACCONI, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali)*

CALVI ed altri: sulla determinazione delle dotazioni organiche del personale docente e sugli Istituti d'arte nelle Marche (4-04537) (risp. APREA, *sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca)*

CASTELLANI: sulla realizzazione di un centro di riabilitazione per infortunati presso l'ex ospedale di Montefalco (4-04802) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

CAVALLARO: sull'organizzazione scolastica nei piccoli comuni montani (4-04309) (risp. APREA, *sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca)*

CURTO: sulla Compagnia portuale Neptunia (4-04219) (risp. TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti)*

DANIELI Paolo: sul pagamento del canone RAI da parte delle imprese che riparano o commercializzano apparecchiature di ricezione televisiva (4-02679) (risp. GASPARRI, *ministro delle comunicazioni)*

DE CORATO: sulla costituzione di un nucleo operativo centrale di sicurezza a Milano (4-04481) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

DE PAOLI: sulla maggiorazione delle pensioni minime (4-02671) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

EUFEMI, IERVOLINO: sulla mancata liquidazione dell'indennità di fine servizio da parte dell'INPDAP (4-03152) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

FASOLINO: sulla medicina scolastica (4-04293) (risp. GUIDI, *sottosegretario di Stato per la salute)*

FASSONE: sull'erogazione di contributi ad alcuni Istituti scolastici della provincia di Torino (4-04386) (risp. APREA, *sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca)*

FLORINO, NOVI: sulla società Genista spa (4-03403) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

FORMISANO: sull'occupazione in Campania, con specifico riferimento ai «lavoratori socialmente utili» (4-02943) (risp. Viespoli, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali)*

sulla situazione nel comune di Gragnano (4-04222) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

FORTE: sulle misure di arresto definitivo dei pescherecci (4-04833) (risp. ALEMANNO, *ministro delle politiche agricole e forestali)*

GRUOSSO ed altri: sui benefici per i lavoratori sordomuti (4-01713) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

GUERZONI: sulle agevolazioni contributive agli artigiani (4-04584) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

LAURO: sulla sicurezza sul lavoro (4-04460) (risp. SACCONI, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali)*

LAVAGNINI: sull'inserimento lavorativo delle persone disabili (4-02550) (risp. SACCONI, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali)*

MALABARBA: sull'edificio di proprietà dell'INPDAP sito in via Schiavonetti a Roma (4-02214) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

MARINO ed altri: sugli indennizzi ai deportati nei campi di prigionia tedeschi (4-04769) (risp. ANTONIONE, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri)*

MARTONE: sulla realizzazione di un campo sportivo nel comune di Cogorno (4-03260) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

MASCIONI: sugli Istituti d'arte (4-04480) (risp. APREA, *sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca)*

MASCIONI, BASTIANONI: sullo svolgimento di una partita di calcio a Pesaro (4-04193) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

MONTALBANO, ROTONDO: sulla trasformazione in agenzie di varie direzioni subprovinciali INPS (4-04425) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

MUZIO: sulla situazione nel comune di Martina Franca (4-03475) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

PEDRIZZI: sulle notizie relative all'istituzione di una commissione per i diritti degli omosessuali (4-01923) (risp. PRESTIGIACOMO, *ministro per le pari opportunità)*

sull'inflazione delle pensioni di invalidità INPS (4-02184) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

RIGONI: sulla richiesta di indennizzo presentata dal figlio di un deportato in Germania (4-04725) (risp. ANTONIONE, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri)*

RIPAMONTI: sul consiglio comunale di Caprino Bergamasco (4-04356) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

RUVOLO: sulla trasformazione in agenzia della direzione subprovinciale INPS di Sciacca (4-04422) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

SALERNO: sulla situazione occupazionale dell'azienda FAS (Finiairport service) (4-02996) (risp. SACCONI, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali)*

SALZANO: sui furti perpetrati nel comune di Celano (4-04184) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

SERVELLO: sulla decisione del comune di Pontassieve di dedicare una strada a Bruno Fanciullacci (4-04065) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

SODANO Calogero: sugli indebiti pensionistici in provincia di Agrigento (4-04260) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

SODANO Tommaso ed altri: sulla banca dati *on line* sulle tossicodipendenze (4-01583) (risp. SESTINI, *sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali)*

SPECCHIA: sull'aumento delle pensioni degli invalidi civili (4-03382) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

STANISCI: sull'aumento delle pensioni degli invalidi civili (4-03401) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e della politiche sociali)*

sul maltempo che ha colpito la provincia di Brindisi nel mese di giugno 2003 (4-04859) (risp. ALEMANNO, *ministro delle politiche agricole e forestali)*

VERALDI: sugli attentati ai danni dell'associazione Ararat di Gagliato (4-03680) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

VISERTA COSTANTINI: sui benefici contributivi per i lavoratori sordomuti (4-01443) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

ZAPPACOSTA: sulla trasformazione in agenzia della direzione subprovinciale INPS di Sulmona (4-04476) (risp. MARONI, *ministro del lavoro e delle politiche sociali)*

ZAVOLI: sull'ubicazione del presidio dei carabinieri di Rimini (4-02060) (risp. MANTOVANO, *sottosegretario di Stato per l'interno)*

Mozioni

ACCIARINI, BETTA, CORTIANA, MANIERI, SOLIANI, TOGNI, D'ANDREA, FRANCO Vittoria, MODICA, MONTICONE, PAGANO, TESSITORE. – Il Senato,

premesso:

che l'obbligo di frequenza di attività formative è stato istituito dall'articolo 68 della legge 17 maggio 1999, n. 144, in base al quale si realizza:

nel sistema di istruzione scolastica;

nel sistema della formazione regionale;

nell'esercizio dell'apprendistato;

che l'introduzione dell'obbligo formativo era stata anticipata dalla legge 20 gennaio 1999, n. 9, la quale, nell'elevare l'obbligo di istruzione da otto a dieci anni e – in via transitoria – da otto a nove anni nella prospettiva del riordino del sistema scolastico e formativo, aveva tra l'altro sancito il diritto alla frequenza di iniziative formative volte al conseguimento di una qualifica professionale;

che con decreto del Presidente della Repubblica del 12 luglio 2000, n. 257, sono stati disciplinati gli adempimenti che devono essere curati dalle istituzioni scolastiche e che sono necessari sia ai fini dell'impianto e del funzionamento di tutto il sistema attuativo della legge n. 144 (comunicazione ai competenti servizi per l'impiego decentrati, entro il 31 dicembre di ogni anno, dei dati anagrafici e delle scelte degli alunni che compiono, nell'anno successivo, il quindicesimo anno di età, con l'indicazione del percorso da essi seguito e dell'eventuale cessazione della frequenza) sia per l'individuazione e la realizzazione delle iniziative che le istituzioni stesse possono adottare come sedi di assolvimento dell'obbligo formativo (orientamento scolastico e professionale, recupero e sostegno, di continuità in coordinamento con le iniziative eventualmente assunte dagli enti locali in materia di interventi integrati a norma dell'articolo 139, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112);

che con l'Accordo di cui al «Provvedimento 2 marzo 2000», frutto di un approfondito lavoro della Conferenza Stato-Regioni, sono state concordate le caratteristiche dei percorsi formativi per l'assolvimento dell'obbligo di frequenza di attività formative (ivi compresa la durata minima necessaria per il conseguimento della qualifica) e le iniziative che devono essere adottate dalle Regioni al fine di diffondere *standard* formativi omogenei a livello nazionale;

che in base a tale accordo i percorsi formativi devono assicurare misure di accompagnamento finalizzate a favorire l'inserimento professionale in relazione al contesto lavorativo locale e devono assicurare condizioni didattiche e logistiche tali da consentire a soggetti svantaggiati e portatori di *handicap* di fruire a pieno titolo delle opportunità formative. A tale scopo devono essere adottate modalità di personalizzazione dei percorsi ed offerti moduli e servizi di sostegno;

considerato:

che l'obbligo di frequenza di attività formative, come delineato dalla normativa sopra citata, aveva cominciato a trovare attuazione in alcune regioni, anche in relazione alle diverse tradizioni locali e ai differenti livelli di autonomia;

che non risulta che il Governo si sia impegnato a porre in essere azioni tali da favorirne e incentivarne l'attuazione su tutto il territorio nazionale;

che l'abbassamento dell'obbligo di istruzione determinato dall'abrogazione della legge n. 9 del 1999, in mancanza degli adempimenti connessi all'attuazione dell'obbligo formativo, rischia di giustificare in larga parte del territorio nazionale una dispersione degli alunni che hanno completato gli studi medi inferiori, e un'evasione dell'obbligo formativo, pure ribadito dalla legge n. 53 del 2003;

che nelle more dell'attuazione della legge n. 53/2003, che riconferma l'obbligo formativo e preannuncia una nuova elevazione del dovere-diritto di istruzione, con l'introduzione delle relative sanzioni, è necessario predisporre interventi che tutelino i giovani che hanno appena

completato o stanno per completare l'obbligo di istruzione, che non possono essere considerati come una generazione «a perdere»;

che l'obbligo di frequenza di attività formative già esiste ed è disciplinato dalla vigente legislazione e costituisce dovere imprescindibile delle istituzioni darvi attuazione, indipendentemente dalle future decisioni relative all'attuazione della legge n. 53/2003;

che in data 19 giugno 2003 il Ministero dell'istruzione e il Ministero del lavoro hanno stipulato un accordo quadro con le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, le province, i comuni e le comunità montane per l'attivazione, in via sperimentale, di percorsi di istruzione e formazione professionale rivolti a ragazzi che hanno adempiuto l'obbligo scolastico e vogliano accedervi, caratterizzati da *curricula* formativi e da modelli organizzativi volti a consolidare e ad innalzare il livello delle competenze di base, a sostenere i processi di scelta dello studente in ingresso, *in itinere* ed in uscita dai percorsi formativi e la sua conoscenza del mondo del lavoro;

che nelle premesse di tale accordo si chiarisce che la finalità della sperimentazione è soltanto quella di predisporre interventi in grado di sopperire all'intervenuta abrogazione della legge n. 9/99 in materia di innalzamento dell'obbligo di istruzione, in attesa che i decreti legislativi emanati in attuazione della legge n. 53/03 ridefiniscano il diritto dovere di istruzione e formazione;

che le regioni, le province autonome e gli enti locali hanno responsabilmente aderito a tale accordo anche per sopperire alla mancanza di interventi organici di attuazione della normativa vigente in materia di obbligo formativo;

che l'accordo si configura tuttavia come un intervento «tampone», e chiarisce al suo interno che la realizzazione dell'offerta formativa sperimentale non predetermina l'assetto a regime dei nuovi percorsi del sistema dell'istruzione e della formazione professionale;

che, contrariamente alla normativa vigente in materia di obbligo formativo, l'accordo non prevede alcun meccanismo per l'individuazione dei giovani che hanno esaurito l'obbligo scolastico, onde nelle regioni che non si sono già dotate di una adeguata strumentazione conoscitiva, tali giovani sono a rischio di dispersione;

che l'offerta dei percorsi sperimentali, non conoscendosi il numero di giovani interessati, non è esattamente quantificata, in contrasto con tutte le disposizioni in materia di spesa, che impongono un valutazione preventiva dell'entità e del costo degli interventi;

che sull'utilizzo specifico delle risorse di cui alla legge n. 440/1997 per il finanziamento della sperimentazione non è stato previamente acquisito il parere delle competenti commissioni parlamentari, come previsto dall'articolo 1, comma 2, della legge, che stabilisce: « Le disponibilità di cui al comma 1 da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della pubblica istruzione sono ripartite, sentito il parere delle competenti commissioni parlamentari, con decreti del Ministro del tesoro, anche su capitoli di nuova istituzione, su proposta del Ministro della pubblica istru-

zione, in attuazione delle direttive di cui all'articolo 2. Le eventuali disponibilità non utilizzate nel corso dell'anno sono utilizzate nell'esercizio successivo»;

che il brevissimo periodo intercorrente tra la fine delle lezioni e l'avvio del nuovo anno scolastico non sembra sufficiente ad attivare su tutto il territorio nazionale percorsi che diano garanzie di scientificità e di serietà pedagogica e a definire *standard* formativi minimi finalizzati a consentire il riconoscimento a livello nazionale dei crediti, delle certificazioni e dei titoli che saranno rilasciati dalle Regioni alla fine dei corsi, col rischio di aumentare ancor più il divario già esistente tra le diverse Regioni in materia di integrazione scolastica e formativa;

che la strumentazione normativa previgente alla legge n. 53/2003, ovvero la legge sull'obbligo scolastico e il suo regolamento di attuazione, avrebbero agevolmente consentito di far fronte al periodo necessario per l'adozione dei decreti legislativi;

che il piano finanziario che avrebbe dovuto costituire la prima attuazione della legge n. 53/2003 non è stato ancora adottato, di tal che i tempi di messa a regime del nuovo sistema sembra debbano necessariamente slittare,

impegna il Governo:

in attesa dell'attuazione della legge n. 53/03, a dare attuazione alle vigenti disposizioni in materia di obbligo formativo e, a partire dall'anno scolastico 2003-2004, a realizzare su tutto il territorio nazionale il completo monitoraggio degli alunni che hanno appena completato o sono in procinto di completare l'obbligo scolastico, imponendo alle scuole il rispetto degli obblighi posti a loro carico dal vigente decreto del Presidente della Repubblica n. 257/2000 e alle Regioni il rispetto dell'Accordo del 2 marzo 2000, da loro sottoscritto e mai denunciato, riferendo tempestivamente al Parlamento sulla progressiva attuazione dei relativi interventi;

a valorizzare le esperienze di integrazione tra i sistemi già in corso nelle diverse Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, realizzate anche sulla base del regolamento di attuazione della legge sull'innalzamento dell'obbligo scolastico oltre che delle tradizioni locali

a prevedere, in tutti i singoli accordi con le regioni, un livello di controllo scientifico sui percorsi concordati tra scuole e formazione;

a garantire l'autonomia delle scuole e la libertà dei docenti nell'adesione ai progetti sperimentali, in particolare non facendo dipendere dall'adesione alle sperimentazioni l'assegnazione dei fondi di cui alla legge n. 440/1997.

(1-00195)

ROLLANDIN, THALER AUSSERHOFER, ANDREOTTI, SALZANO, RUVOLO, FRAU, MICHELINI, BETTA, KOFLER, PETERLINI. – Il Senato,

premesso che:

la Società «Poste italiane Spa» sta attuando, a livello nazionale, un progetto di ristrutturazione organizzativa;

gli esodi naturali per quiescenza, ovvero quelli incentivati, hanno ridotto il Centro postale operativo di Aosta ad operare con 7 operatori di ruolo e 11 a tempo determinato, a fronte di 23-24 addetti per il buon funzionamento dell'ufficio di movimento;

è intenzione di «Poste italiane Spa», nell'ambito della citata ristrutturazione ed a partire dal 1º settembre 2003, effettuare il trasferimento delle lavorazioni della corrispondenza dal Centro operativo di Aosta al Centro di meccanizzazione postale di Torino, anziché provvedere ad integrare le unità mancanti presso il Centro postale operativo di Aosta;

tale trasferimento comporterebbe l'invio di tutta la corrispondenza impostata in Valle d'Aosta direttamente presso un Centro di smistamento di Torino, senza che questa rechi il timbro degli uffici postali presenti nei Comuni valdostani;

tale trasferimento, oltre a far perdere identità postale alla Valle d'Aosta (poiché le lettere spedite da una qualsiasi località della Regione e dirette a cittadini residenti – oppure fuori Valle – porterà il timbro postale di Torino), avrà un impatto occupazionale molto negativo sui lavoratori oggi presenti nel nuovo Centro di smistamento di Saint-Christophe (Aosta), a nemmeno un anno dalla sua inaugurazione,

impegna il governo ad effettuare tutto quanto necessario affinché si addivenga, in tempi brevi, alla risoluzione della citata questione, provvedendo a mantenere le lavorazioni della corrispondenza presso il Centro operativo di Aosta ed integrando il medesimo, degli operatori necessari per assicurare il suo buon funzionamento.

(1-00196)

Interpellanze

NOVI. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso:

che, in forza del decreto del Presidente della Repubblica dell'11 settembre 2001, e della successiva proroga, il Consiglio comunale di Pompei è stato sciolto per condizionamento mafioso, ed il Comune è amministrato da una Commissione straordinaria;

che l'accesso agli atti del Comune, gli accertamenti di legge e il conseguente scioglimento furono disposti in seguito alla emanazione di un provvedimento di custodia cautelare in carcere a carico del capogruppo consiliare dei DS, e Presidente del Consiglio comunale in carica, per presunta partecipazione al sodalizio criminale di stampo camorrista operante a Pompei;

che, in epoca successiva allo scioglimento, si è pervenuti alla fase dibattimentale del cosiddetto processo «Icaro 1», nel quale è imputato il suddetto esponente politico dei DS, e sono state svolte ulteriori attività investigative, conducenti ad altre ordinanze di custodia cautelare in carcere, sempre per presunte attività criminali di stampo camorrista, attività svolte, secondo le accuse della Direzione Distrettuale Antimafia, in stretto rapporto con l'amministrazione comunale in carica dal luglio 1999 fino al decreto di scioglimento del settembre 2001;

che in particolare, a quanto risulta all'interpellante, in un'ordinanza di custodia cautelare in carcere nei confronti di un gruppo di presunti appartenenti all'organizzazione camorrista operante a Pompei, ordinanza emanata nei primi mesi del 2003, si legge che l'ex sindaco Sandro Staiano avrebbe denunciato interventi anomali del suddetto capogruppo consiliare dei DS e Presidente del consiglio comunale, Giuseppe La Marca, nell'attività deliberativa concernente il nuovo piano di sviluppo della rete di vendita. A quanto risulta all'interpellante, secondo il GIP, il La Marca avrebbe favorito esponenti del clan nell'acquisizione dei suoli nell'area sud della città, proprio mentre era in formazione tale piano, i cui contenuti furono determinati, su impulso dello stesso La Marca, dall'amministrazione comunale di Pompei allora in carica in modo da consentire un'enorme rendita parassitaria agli acquirenti, presunti appartenenti al sodalizio criminale di Pompei. L'ex sindaco Sandro Staiano – afferma il GIP – aveva denunciato i fatti nel corso di una seduta del Consiglio comunale di Pompei, svoltasi il 14 novembre 2000, segnalando «come in quell'area si sia verificata nelle ultime settimane l'alienazione dei suoli fino all'esito della sottrazione di essi ai coloni che li hanno finora coltivati», e dichiarando: «in questo stato di cose, e considerate le modalità che questi passaggi di proprietà potrebbero aver seguito, e valutata la natura dei soggetti che ne avrebbero potuto compiere l'intermediazione, non mi sento assistito dalle condizioni adatte a dare il mio contributo alla discussione e al voto, essendo razionalmente pervenuto a temere per la mia personale incolumità». Sandro Staiano confermò la denuncia innanzi al P.M. della Direzione Distrettuale Antimafia con una deposizione del 18 dicembre 2000. Successive, accurate indagini – a quanto consta all'interrogante – confermarono l'assoluta fondatezza della denuncia, contribuendo a motivare il richiamato provvedimento restrittivo del 2003. Dalla lettura di altri atti giudiziari, in particolare della prima ordinanza di custodia cautelare dell'aprile 2001 nell'ambito dell'inchiesta «Icaro», si evince che Sandro Staiano era considerato dai collusi, insieme con le forze dell'ordine, come un ostacolo agli affari inconfessabili, realizzati o progettati. Dalle intercettazioni risulta, per esempio, che Sandro Staiano era persona da intimidire, cui «mandare l'ambasciata» (cioè, nel linguaggio camorrista, da minacciare), per potere tranquillamente commettere estorsione a danno della società mista di Pompei «Interservizi». Era persona da calunniare, con lettere anonime (l'attività di produzione di lettere anonime da parte dei collusi è documentata negli atti giudiziari), e da chiamare in causa in sede di deposizioni (pesanti dichiarazioni degli arrestati a danno di Staiano e di rappresentanti delle forze dell'ordine si sono rivelate assolutamente false e sono al vaglio delle competenti Procure ai fini del perseguimento del reato di calunnia);

che un'azione oggettivamente inquinante sembrerebbe svolta, a parere dell'interpellante, anche dai membri della Commissione straordinaria di Pompei. L'interpellante ha già descritto in un precedente atto ispettivo (interpellanza 2-00382, presentata in data 8 maggio 2003) il comportamento tenuto da detti commissari straordinari nella vicenda del rapporto

con la società mista locale «Interservizi», già oggetto di un tentativo di concussione da parte di alcuni amministratori comunali, poi destituiti in seguito allo scioglimento del Consiglio comunale per camorra;

a quanto consta all'interpellante i Commissari, per favorire la società ARES spa facente capo al movimento delle cooperative rosse, avrebbero utilizzato stralci di fascicoli processuali, brani di dichiarazioni, lacerti di risultanze, con uno smaccato obiettivo di falsificazione, conseguito attraverso l'astrazione dal contesto; contesto che è invece chiarissimo, essendosi i procedimenti risolti con il proscioglimento degli indagati su richiesta dello stesso P.M., circostanza dolosamente taciuta dai Commissari. Che organi dello Stato, specialmente se incaricati di ripristinare la legalità compromessa, agiscano in questo modo è fatto assolutamente inaccettabile e meriterebbe la reazione immediata dell'ordinamento, anche nelle sedi giudiziali,

si chiede di sapere:

se l'ex sindaco di Pompei Sandro Staiano, stretto nella morsa dell'esposizione alla vendetta della criminalità organizzata per quanto ha compiuto e ancora sarà chiamato a compiere nell'interesse delle istituzioni, e vittima di una sistematica attività di diffamazione e calunnia da parte di persone colluse con la camorra o ad essa contigue, non corra rischi personali tali da consigliare iniziative a tutela;

a quale esito siano giunti i numerosi procedimenti penali avviati, su querela, contro le persone che hanno diffamato e calunniato Sandro Staiano e ancora impunemente lo diffamano e lo calunniano;

se non si ritenga intollerabile l'ulteriore permanenza a Pompei dei sopra citati Commissari straordinari, specie dopo le ultime iniziative da essi adottate.

(2-00423)

Interrogazioni

TURRONI. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e per la tutela del territorio*. – Premesso che:

da anni la società Calcestruzzi del Savio SPA opera in una zona golenale del fiume Savio, nel comune di Cesena;

tale area, tutelata ai sensi del decreto legislativo n. 490 del 1999, nonché dal piano paesaggistico regionale, è stata sottoposta a rilevanti estrazioni di ghiaia, e come tale appare manomessa e devastata;

nell'area sono presenti ancora alcuni impianti della società per la produzione di calcestruzzi, mentre le buche delle attività estrattive precedenti sono utilizzate come discariche per inerti;

l'amministrazione comunale di Cesena, subito dopo avere predisposto un nuovo piano regolatore e dopo aver stralciato motivatamente una osservazione della società Calcestruzzi, tendente ad edificare nuovi edifici nell'area in questione, ha deciso di accogliere, attraverso la procedura «dell'accordo con i privati» prevista dall'articolo 18 della legge re-

gionale n. 20 del 2000, le medesime proposte edificatorie precedentemente bloccate;

per la precisione il piano regolatore generale di Cesena è stato adottato nell'ottobre del 2000; la società ha presentato una propria osservazione in data 13 febbraio 2001, stralciata dall'amministrazione comunale; la Calcestruzzi del Savio ha avanzato una nuova proposta edificatoria di contenuto identico all'osservazione non accolta dal Comune in data 15 luglio 2003;

nulla è cambiato nell'area in questione, né si sono modificati quei caratteri ambientali riguardanti i bacini e i corsi d'acqua che sono stati oggetto di una specifica tutela da parte del piano paesaggistico regionale, così come è invariato il limite morfologico dell'area fluviale ed inalterate sono le ragioni che fanno considerare necessaria la tutela di un'area golenale;

l'intervento edificatorio previsto dalla Calcestruzzi del Savio, oltre a contravvenire agli obblighi di tutela che derivano dalla ex «legge Galasso» e dalla sua applicazione regionale attraverso il piano paesaggistico, consiste nella impermeabilizzazione di gran parte della zona e nella realizzazione di imponenti volumetrie realizzate con tipologie diffuse in modo da aumentare l'occupazione del suolo,

si chiede di sapere:

quali iniziative intendano assumere i Ministri in indirizzo al fine di garantire un'adeguata tutela ad un'area sensibile e di alto valore ambientale e paesaggistico, tanto da meritarne la tutela da parte dello stesso piano paesaggistico regionale, nonché dallo stesso precedente piano regolatore del 1984;

quali iniziative intendano assumere al fine di evitare che nuovi edifici vengano collocati in un'area a rischio idrogeologico e di esondazione;

se non ritenga il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio di dover assumere adeguate iniziative al fine di impedire che un'area golenale venga trasformata, escludendola dal bacino fluviale di cui è componente e parte essenziale, anche in relazione alle esigenze di realizzazione di casse di espansione e di altre opere idrauliche per la laminazione delle piene, il ravvenamento delle falde e per gli interventi di difesa del suolo. (3-01206)

TOMASSINI. – *Ai Ministri della salute e del lavoro e delle politiche sociali*. – Premesso:

che dal bando di gara indetto per l'affidamento delle attività di sorveglianza sanitaria ANAS *ex* legge n. 626/94 sono stati esclusi i medici igienisti ed i medici legali;

che bandire gare aventi ad oggetto prestazioni mediche pone il rischio di acquisire professionalità in contrasto con la buona pratica medica, con minori garanzie di appropriatezza, efficienza ed efficacia;

che, soprattutto, la sola ammissione dei medici del lavoro dà luogo ad una illegittima discriminazione,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno:

valutare l'opportunità di sospendere l'esecuzione del suddetto bando;

porre in atto gli opportuni controlli affinché tali bandi, e tutti quelli assimilabili, vengano formulati ed eseguiti nel rispetto delle leggi al fine di offrire migliori garanzie per i cittadini;

invitare, per quanto di competenza, l'Ente Anas a non riformulare bandi di gara nei termini suddetti.

(3-01207)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

FABRIS. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze*. – Premesso:

che la cartolarizzazione degli immobili attraverso la S.C.I.P., la società appositamente costituita per l'alienazione degli appartamenti originariamente di proprietà dell'INAIL, ha creato notevole inquietudine tra numerosissime famiglie delle forze di polizia del quartiere «Pomari» di Vicenza;

che, in particolare, duecentodieci nuclei familiari delle forze di polizia residenti nella città di Vicenza rischiano oggi di dover acquistare una casa ad un prezzo eccessivo rispetto a quello reale, vedendo vanificare ogni possibilità di esercitare concretamente un diritto di prelazione ovvero un diritto di opzione all'acquisto riconosciuto legittimamente;

che da tempo i rappresentanti sindacali degli inquilini interessati ponevano al Sottosegretario per l'economia e le finanze, Teresa Armosino, l'annosa questione delle valutazioni e dei prezzi di tali immobili;

che il Difensore civico della Regione Veneto, venuto a conoscenza di tale situazione, provvedeva personalmente a inviare dei periti tecnici nel quartiere Pomari-San Lazzaro di Vicenza e, stando alla relazione dell'architetto Diego Rui, Dirigente regionale della Direzione edilizia abitativa, del geometra Domenico Romanelli, Presidente del Collegio dei geometri di Verona, e del dott. Gianluca Carrucciu, Direttore generale del Demanio della Regione Veneto, si confermava, a quanto consta all'interrogante, che gli appartamenti del quartiere «Pomari» di Vicenza avevano un valore non superiore a 900 euro al metro quadrato, a fronte dei 1400 euro descritti nelle valutazioni medie elaborate dalla S.C.I.P.;

che il Difensore civico è un'autorità amministrativa indipendente nel nostro ordinamento, dotata di poteri di ispezione e di intervento, che ha la funzione di assicurare il regolare svolgimento delle pratiche dei cittadini presso gli uffici dell'amministrazione presso la quale opera;

che a tal fine il Difensore civico interviene, come nel caso in questione, su istanza dei cittadini, per individuare inefficienze e disfunzioni nel funzionamento della macchina burocratica regionale;

che i suoi poteri consistono nella possibilità di chiedere notizie ed informazioni, di convocare i funzionari degli uffici interessati, di esami-

nare atti e documentazioni, di assegnare all'amministrazione procedente un termine per la definizione di una pratica, ed anche di chiedere l'apertura di un procedimento disciplinare a carico dei funzionari inadempienti;

che il Difensore svolge, quindi, un'attività tutoria dell'interesse del buon andamento e dell'imparzialità della pubblica amministrazione, sancito dall'articolo 97 della Costituzione, poiché il suo intervento a tutela degli interessi legittimi, ma anche semplici o di mero fatto, dei privati cittadini si riflette automaticamente sull'efficienza e sull'efficacia dell'amministrazione;

considerato:

che la situazione descritta in premessa risale ormai a qualche mese fa e rientra nella decisione politica di alienare parte del patrimonio immobiliare pubblico per fare cassa e ridurre il *deficit* di bilancio dello Stato;

che, nel caso in questione, se le famiglie interessate aderiranno all'offerta, otterranno uno sconto del 30 per cento e, nel caso di adesione collettiva, otterranno uno sconto del 40 per cento sul prezzo del mercato;

che il prezzo di mercato rappresenta la variabile fondamentale per arrivare alla valutazione finale degli appartamenti del quartiere «Pomari» di Vicenza;

che la perizia compiuta dai tecnici inviati dal Difensore civico del Veneto ha chiaramente dimostrato che gli appartamenti in questione valgono circa 900 euro al metro quadrato;

che questo prezzo, sulla base dello sconto del 40 per cento previsto in caso di adesione collettiva, dovrebbe scendere direttamente a 540 euro al metro quadro;

che i 60 giorni di tempo per spedire le lettere di acquisto degli immobili sono, per alcuni acquirenti, già scaduti, e se in queste ore la procedura non verrà bloccata, alcune delle duecentodieci famiglie delle forze di polizia non potranno acquistare l'appartamento, perché o non potrà essere loro erogato un mutuo ovvero si metterebbe in crisi l'aspetto economico di tante per un periodo di quasi venticinque anni;

che questa situazione rischia di sfuggire completamente di mano e di aggravare una situazione abitativa già sofferente,

si chiede di sapere come giudichino i Ministri in indirizzo una simile situazione in virtù della quale, al fine di sanare le casse dello Stato, si rischia di vanificare nella pratica un diritto di prelazione legittimamente riconosciuto per l'acquisto di una casa a numerosissime famiglie vicentine delle forze di polizia, ed in particolare se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno:

porre in essere tutti gli atti di rispettiva competenza al fine di impedire una penalizzazione tanto immotivata;

rinviare il termine per l'invio delle lettere ai fini dell'esercizio della prelazione da parte degli inquilini;

differire il termine per l'esercizio dell'opzione per gli inquilini che hanno già ricevuto la raccomandata con le condizioni e il prezzo di vendita;

utilizzare tale periodo di differimento per convocare i rappresentanti sindacali degli inquilini interessati al fine di affrontare e risolvere le questioni e le problematiche relative alla effettiva valutazione degli immobili del quartiere «Pomari» di Vicenza coinvolti nella procedura di cartolarizzazione.

(4-05125)

SERVELLO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

la tabella allegata alla legge 28 febbraio 1985, n. 47 (c.d. condono edilizio), alla «tipologia dell'abuso n. 4» prevedeva la condonabilità delle «opere che abbiano determinato mutamenti di destinazione d'uso»;

l'articolo 25 della stessa legge n. 47/85, al quarto comma, domandava alle Regioni di stabilire con legge (testualmente) «criteri e modalità cui dovranno attenersi i comuni all'atto della predisposizione di strumenti urbanistici per l'eventuale regolamentazione delle destinazioni d'uso degli immobili, nonché dei casi in cui per la variazione di essa sia richiesta la preventiva autorizzazione del Sindaco» (quindi eventuale regolamentazione per futuri cambi di destinazione d'uso, in quanto quelli avvenuti precedentemente all'entrata in vigore della legge non erano oggetto di regolamentazione);

la Circolare del Ministro dei lavori pubblici del 30 luglio 1985, n. 3356/25, esplicativa delle modalità di applicazione della legge 28/02/1985, n. 47 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 186 dell'8/08/1985, pag. 5.571, seconda colonna), in ordine alle modalità di cambio di destinazione d'uso, già verificatesi, così testualmente chiarisce e conferma: «Quanto al mutamento della destinazione d'uso, quello preso in considerazione al punto 4 della tabella allegata alla legge è il mutamento accompagnato da opere, che può definirsi strutturale; mentre quello funzionale – cioè senza realizzazione di opere – non forma oggetto in sanatoria»;

i cittadini più solerti hanno proceduto alla regolarizzazione delle loro proprietà in conformità a tali disposizioni (presentando al catasto la denuncia di variazione dell'uso e dandone documentata, tempestiva comunicazione al Comune di competenza) mentre altri, che si trovavano nelle medesime condizioni, pur potendo documentare l'epoca di avvenuto cambio di destinazione d'uso senza opere (ovviamente avvenuto prima dell'entrata in vigore della legge n. 47/85), nulla hanno fatto, ritenendo, in base alle disposizioni emanate, di non dover procedere ad alcun atto amministrativo;

il termine per produrre la domanda per il già riaperto ultimo condono edilizio è scaduto il 31/03/1995;

l'articolo 2, comma 53, della legge 23/12/1996, n. 662 (legge finanziaria) stabilisce (testualmente) che: «La tipologia di abuso di cui al n. 4 della tabella allegata alla legge 28 febbraio 1985, n.47, deve intendersi applicabile anche agli abusi consistenti in mutamenti di destinazione d'uso eseguiti senza opere edilizie»;

è evidentissima l'assurda situazione di una legge (emanata oltre un anno e mezzo dopo la scadenza del già riaperto termine di presentazione delle domande di condono) che precisa come doveva essere effettuato tale condono, quando molti cittadini avevano già regolarizzato la loro posizione in conformità a pre – vigenti disposizioni, esattamente antitetiche,

l'interrogante chiede di conoscere, anche alla luce della recente sentenza del Consiglio di Stato, Sez. V, n. 2. 586 del 14 maggio 2003, quali iniziative si intenda adottare per ovviare al grave disagio creatosi, al fine di ridare ai cittadini la certezza del diritto ed evitare posizioni paradossali da parte di quei comuni che ritengono di applicare la legge n. 662/96 (che, all'articolo ed al comma richiamati, attiene al condono edilizio) anche ai cambi di destinazione effettuati senza opere prima dell'entrata in vigore della legge 28 febbraio 1985, n. 47 (negando qualsiasi validità giuridica alle regolarizzazioni effettuate in conformità alle allora vigenti disposizioni in materia).

(4-05126)

STANISCI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. – Premesso che:

una recente decisione del Cipe ha elevato la percentuale recuperabile per il recupero del credito d'imposta sugli investimenti delle imprese del Sud, portandola dal 10 per cento previsto nel decreto del 2 aprile 2003 al 49 per cento;

la manovra riguarderebbe i crediti maturati degli investimenti avviati prima dell'8 luglio 2002 e completati entro il 31 dicembre 2002;

per gli investimenti avviati prima di tale data ma non completati entro il 2002, e per gli esercizi complessivi, resta fermo quanto previsto dal decreto succitato, con le stesse percentuali di compensazione;

inoltre, le istanze per nuovi investimenti presentate nel 2002 e rinnovate entro il 28 febbraio 2003 dovrebbero essere accolte dall'Agenzia delle entrate, anche se in precedenza erano state escluse per mancanza di fondi;

se una parte degli industriali mostra soddisfazione per la decisione del super-Cipe, altri esprimono dubbi e preoccupazioni;

l'interrogante chiede di sapere:

se con la prossima legge finanziaria le agevolazioni a fondo perduto rischino di trasformarsi in mutui;

poiché nel DPEF si sostiene che per il credito d'imposta per l'occupazione importanti interventi di ridefinizione hanno dato certezza alle imprese ed al lavoro in relazione alla possibilità di favorire le assunzioni aggiuntive anche negli anni futuri, che cosa si prevede di inserire nella legge finanziaria del prossimo anno per finanziare queste misure;

quali siano le reali intenzioni del Governo a proposito del credito d'imposta, dal momento che nel DPEF ciò non è stato oggetto di discussione e di chiarimento.

(4-05127)

DI SIENA. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

nell'area nord della Basilicata si sono susseguiti, in un periodo di tempo breve, efferati delitti;

l'ultimo ha colpito tragicamente la famiglia del sindaco di Rapolla, che aveva nei mesi scorsi segnalato tempestivamente alle autorità competenti minacce reiterate e continue;

con una precedente interrogazione, n. 4-04513 dell'8 maggio 2003, l'interrogante aveva sollecitato il rafforzamento dell'organico del Commissariato di polizia di Melfi,

si chiede di sapere:

se l'attenzione da parte degli organi preposti debba ritenersi adeguata alla gravità della situazione;

se non sia opportuno dare un adeguato impulso all'azione coordinata di contrasto alla criminalità, tenuto conto che il responsabile dell'ultimo delitto sembra fosse in libertà vigilata, libero di esercitare minacce e pressioni, e comunque in possesso di un'arma da fuoco.

(4-05128)

COSTA. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Premesso:

che a giudizio dell'interrogante un'ulteriore ingiustizia si sta perpetrando ai danni degli insegnanti precari della scuola abilitati con la sessione ordinaria e riservata dell'anno 2000;

che la nota ministeriale n. 5 al decreto ministeriale n. 40/03, emanata con «faq» esplicativa del 23 luglio 2003 sul sito del Ministero dell'istruzione afferma che: «In caso di pluralità di classi dello stesso ambito disciplinare, sia che l'esame conclusivo si sia svolto in un'unica prova o in prove separate, non vengono attribuiti tre punti per ciascuna abilitazione conseguita, trattandosi di un'unica procedura abilitante» (sentenze T.A.R. del Lazio del 20 maggio 2002 e del 25 novembre 2002);

che le suddette sentenze del T.A.R. del Lazio hanno più volte ribadito che non è possibile che in caso di pluralità di classi nello stesso ambito disciplinare, tutte le abilitazioni conseguite nell'ambito di un unico corso Siss, siano autonomamente valutate come altri titoli attribuendosi a ciascuna di esse il relativo punteggio;

che nonostante ciò consta all'interrogante che le Direzioni scolastiche regionali di alcune regioni, ed in particolare la Direzione Scolastica del Friuli Venezia Giulia, continuano a non osservare le indicazioni e attribuiscono erroneamente tre punti per altri titoli nelle abilitazioni di ambito conseguite presso le Università;

che, inoltre, si segnala che in Friuli Venezia Giulia 120 precari «storici» si sono specializzati per l'insegnamento di sostegno entro il 30 giugno 2003, ma non è stato loro concesso di essere inseriti nelle graduatorie degli specializzati per spendere il proprio titolo perché i relativi corsi sono stati avviati con un anno di ritardo rispetto a quelli per gli specialisti Siss e, conseguentemente, si sono conclusi dopo il 17 maggio;

che ora gli stessi precari si vedono anche decurtato il punteggio nelle classi di insegnamento ordinario,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno emanare, alla luce della nota 5 al decreto ministeriale n. 40/03 e delle sentenze del T.A.R. del Lazio del 20 maggio e del 25 novembre 2002, una circolare ministeriale attuativa che disponga le rettifiche contestualmente in tutte le Direzioni Scolastiche Regionali;

se non ritenga altresì opportuno intervenire evitando che ci siano delle disparità di trattamento fra insegnanti abilitati con diverse procedure.

se non ritenga infine necessario intervenire affinchè le Direzioni scolastiche regionali diano attuazione alle direttive ministeriali.

(4-05129)

MODICA, DATO. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e per la tutela del territorio*. – Premesso che:

il pittoresco borgo marinaro di Acitrezza, sulla costa orientale della Sicilia, a pochi chilometri a nord di Catania, è noto come luogo in cui è ambientato il capolavoro verista «I Malavoglia» di Giovanni Verga e come località in cui hanno avuto luogo le riprese cinematografiche del famoso film «La terra trema», girato da Luchino Visconti su trama tratta dal romanzo verghiano;

si stagliano grandiose nel mare di Acitrezza alcune tipiche formazioni laviche di origine vulcanica (l'isola «Lachea», di proprietà dell'Università di Catania, e i tre grandi «faraglioni» conici) di grande interesse naturalistico e paesaggistico, legate da antica leggenda popolare alla storia omerica del ciclope Polifemo, tanto che la costa prende il nome di «Riviera dei Ciclopi»;

l'area marina dell'isola Lachea e dei faraglioni è stata dichiarata Area Marina Protetta (denominata «Riserva Marina Isola dei Ciclopi»), ed è quindi sottoposta a particolare tutela per preservarne le caratteristiche uniche, sia naturalistiche che paesaggistiche, permettendone peraltro una fruizione da parte dei cittadini del luogo e dei turisti rispettosa dell'ambiente;

per la bellezza dei luoghi, Acitrezza e tutta la Riviera dei Ciclopi sono meta, da oltre un secolo, di turismo locale, nazionale e internazionale, di turismo nautico e di villeggiatura estiva;

l'economia di Acitrezza è fondata, oltre che sul turismo, sul suo grande porto peschereccio e sull'importante mercato ittico che vi si svolge ogni notte con la partecipazione di operatori locali, regionali ed extraregionali;

da circa venticinque anni, in corrispondenza con l'espansione della nautica da diporto e degli altri sport nautici amatoriali (canoa, vela, *diving,* etc), e fino al 2002, hanno trovato posto nel porto di Acitrezza, su concessione demaniale, due pontili estivi per ormeggiare natanti da diporto e

un'area a terra per il ricovero, anche invernale, di piccole barche a vela (derive);

il Circolo nautico Lachea, fondato nel 1974, ha gestito in concessione, ininterrottamente dal 1980, uno dei due pontili estivi e l'area a terra per ormeggiare e ricoverare i natanti dei soci del circolo, potendo così svolgere, in autofinanziamento, un'intensa attività sportiva amatoriale e dilettantistica in campo nautico;

il Circolo nautico Lachea ha ottenuto successi sportivi sempre più lusinghieri nella vela e in altri sport nautici in campo regionale e, inoltre, ha avviato un programma di avviamento dei bambini agli sport della vela e della canoa (corsi C.A.S.), svolto gratuitamente, in accordo con le scuole elementari, anche nel periodo scolastico;

il secondo pontile estivo è stato ininterrottamente gestito, per oltre vent'anni, dal Club Thalatta s.r.l.;

i due pontili permettevano di ormeggiare in estate circa 200 barche in mare e di tenerne altre 40 a terra, pronte per il rapido calo in mare mediante la gru del Club Thalatta;

presso il Circolo Lachea e il Club Thalatta trovavano lavoro, ancorché stagionale, maestranze per la manutenzione dei pontili, per la sorveglianza delle barche ormeggiate, per gli interventi di riparazione degli scafi e dei motori;

tra i due pontili trovava posto, dal 1998 in poi, anche un attracco per un piccolo traghetto turistico per minicrociere diurne e notturne lungo la Riviera dei Ciclopi, gestito dalla ditta ISMAR;

tutta l'economia di Acitrezza riceveva beneficio dall'attività intensa dei pontili estivi e del traghetto per l'affluenza dei turisti, dei proprietari delle barche ormeggiate, dei loro ospiti e le conseguenti necessità di beni e servizi (ristorazione, materiali tecnici nautici, vestiario, etc.);

considerato che:

la Capitaneria di Porto di Catania, con «avviso al pubblico» del 13 febbraio 2002, ha avviato un procedimento ad evidenza pubblica (gara) per il rilascio di concessioni demaniali lungo la banchina del porto di Acitrezza per la collocazione di ben sette pontili destinati alla nautica da diporto sulla base di uno schema programmatico approvato dall'Assessorato Regionale al territorio e all'ambiente;

durante il complesso svolgimento della gara si evidenziavano innanzitutto forti limiti tecnici dello schema programmatico, in quanto i sette pontili previsti avrebbero gravemente ostacolato le manovre della flotta peschereccia residente nel porto di Acitrezza (come da secca, ufficiale diffida degli armatori e comandanti della marineria di Acitrezza, prot. n. 1784 del 27/1/03); avrebbero ridotto gli spazi di ormeggio gratuito a disposizione delle barche dei pescatori residenti ad Acitrezza e dei natanti di sorveglianza dell'Area Marina Protetta; avrebbero reso meno sicuri le manovre e gli ormeggi dei natanti da diporto a causa degli spazi ridotti e del diverso orientamento dei nuovi pontili rispetto all'onda diretta e di risacca prevalente, oltre ad impedire di fatto l'attività amatoriale negli sport nautici;

tali limiti tecnici furono a suo tempo evidenziati dal Genio Civile Opere Marittime con note n. 3884 del 19/4/02 e n. 2149 del 27/2/03, e sono ora definitivamente dimostrati anche dalla relazione tecnica in data 18 giugno 2003 firmata dal capitano Domenico Pellegrino (perito navale C.C.I.A di Reggio Calabria, C.T.U. del Tribunale di Reggio Calabria);

nel corso della gara, a domande già presentate, la Capitaneria di Porto ha modificato l'oggetto della gara, riducendo da sette a quattro i pontili da collocare a seguito di autorizzazione dell'Assessorato Regionale al territorio e all'ambiente, il che dava origine ad alcuni ricorsi in via giurisdizionale per illegittimità degli atti, ancora in corso di definizione avanti ai TAR aditi;

la nuova disposizione dei quattro pontili, pur parzialmente risolvendo i problemi degli spazi di manovra per i pescherecci e per i natanti da diporto, non risponde alle esigenze di sicurezza per l'orientamento trasversale dei natanti ormeggiati rispetto all'onda prevalente proveniente dalla bocca del porto e per la mancanza di spazi e strutture di alaggio rapido a terra in caso di mareggiate estive; riduce gli spazi a disposizione dei pescatori residenti; riduce drasticamente (di oltre la metà) il numero degli ormeggi disponibili per i diportisti; impedisce definitivamente l'uso dell'unico alaggio pubblico presente nel porto, con la conseguente impossibilità di mettere in mare le derive per la vela amatoriale e agonistica e i gommoni su carrello trainato portati dai turisti;

il Comune di Acicastello, di cui Acitrezza è una frazione, non solo è rimasto estraneo alla redazione del piano portuale ma, nelle fasi preliminari della gara, non è mai stato sentito, tranne che nella conferenza dei servizi che si tenne a Catania il 10 aprile 2001, peraltro ridotta ad una mera valutazione preliminare e comunque conclusasi senza alcuna approvazione di un progetto definitivo, nonostante che l'amministrazione comunale sia titolare di competenze in materia urbanistica ed edilizia e le spetti la vigilanza su qualunque attività di trasformazione del territorio, anche demaniale, e non limitato alla terraferma, ma esteso alle zone marine in contiguità della costa abitata;

nell'unica seduta di aggiornamento della precedente conferenza dei servizi, svoltasi il 25/3/03 con la partecipazione del sindaco di Acicastello, il dott. Michele Toscano, il Comune esprimeva per iscritto (prot. n. 6585 del 27/3/03) il proprio parere assolutamente negativo sulla definizione della gara, motivandolo con grande accuratezza e precisione, e concludeva evidenziando l'opportunità che tutta la problematica venisse «riesaminata *ex novo* escludendo, allo stato, ingiustificati provvedimenti decisionali forieri di indubbie insorgenti contestazioni, sia sotto il profilo amministrativo che giurisdizionale»;

qualche settimana dopo il dott. Toscano cadeva vittima, insieme ad altri inermi cittadini di Acicastello, di un folle sparatore, come riportato con grande risalto da tutta la stampa nazionale, e quindi, da allora, il Comune di Acicastello è commissariato;

nonostante tutto ciò, la Capitaneria di Porto rilasciava, il 1º luglio 2003, tre delle quattro nuove concessioni per i pontili (e, in seguito, anche

la quarta), con atti già impugnati davanti ai tribunali amministrativi, escludendo definitivamente dall'uso del porto il Circolo Nautico Lachea e ogni attività sportiva nautica amatoriale;

a fine luglio 2003, quindi, i quattro nuovi pontili sono parzialmente installati o in corso di installazione, con pregiudizio per la sicurezza nautica e per gli sport nautici amatoriali, comunque con grande ritardo rispetto all'inizio della stagione estiva e con rischi per il protrarsi di una situazione di incertezza dovuta ai ricorsi amministrativi pendenti, il che ha causato forti malumori negli operatori commerciali e turistici di Acitrezza, che vedono in pericolo la loro stessa sussistenza economica, oltre a forti preoccupazioni per la situazione lavorativa delle maestranze impegnate negli anni passati,

si chiede di sapere:

se la ricostruzione dei fatti, così come esposta dall'interrogante, corrisponda a quanto risulta ai Ministri in indirizzo;

se il Ministro per i beni e le attività culturali non ritenga di poter intervenire, nelle forme che riterrà più opportune, per garantire la continuità delle attività sportive nautiche condotte dal Circolo nautico Lachea e, in particolare, dei corsi di avviamento allo sport che costituiscono un aspetto importante e strategico per la diffusione e la crescita dello sport nel nostro Paese;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ritenga di poter intervenire, nella forme che riterrà più opportune, per garantire l'agibilità del porto di Acitrezza ai fini della pesca, del turismo e degli sport nautici, nonché la sicurezza di tutti i natanti ormeggiati o in manovra;

se il Ministro dell'interno non ritenga di poter intervenire, nelle forme che riterrà più opportune, per garantire il rispetto delle prerogative del Comune di Acicastello in termini di vigilanza urbanistica, anche dell'area portuale, della frazione di Acitrezza, e del diritto dei cittadini residenti ad Acitrezza di utilizzare gratuitamente il porto per le proprie imbarcazioni da lavoro;

se il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio non ritenga di poter intervenire, nelle forme che riterrà più opportune, per garantire il miglior supporto logistico portuale ai mezzi dell'Area Marina Protetta «Riserva Marina Isola dei Ciclopi».

(4-05130)

BONATESTA. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze*. – Premesso che:

è in atto la terza fase della vendita (SCIP 1 e SCIP2) degli immobili degli enti previdenziali pubblici (senza dimenticare che la dismissione è iniziata nel 1996 con il Governo Prodi);

anche questa operazione (conosciuta come cartolarizzazione) sta creando notevoli e spesso insormontabili problemi agli inquilini degli enti (così come a quelli del Ministero della difesa, inseriti nel «calderone» delle vendite);

i prezzi stabiliti per gli acquirenti interessati all'operazione SCIP1 e SCIP2 sono stati rimodulati rispetto alla prima fase (dismissioni 1996-2001) con aumenti oscillanti dal 30 al 50 per cento;

il paragrafo 17 dell'art. 3 della legge n. 410 del 23/11/02 precisa che «le amministrazioni dello Stato, gli enti pubblici territoriali e gli altri soggetti pubblici non possono in alcun caso rendersi acquirenti dei beni immobili di cui al presente decreto»;

sono stati spesso erroneamente classificati «di pregio» appartamenti i cui inquilini hanno la sfortuna di abitare in zone centrali, ma in immobili costruiti, in alcuni casi, nei primi del 900, e quindi fatiscenti;

i mancati rinnovi contrattuali rendono troppo spesso aleatorie quelle che potevano essere considerate (sia pure parzialmente) le «tutele» per gli inquilini;

per un gran numero di piccoli commercianti il diritto all'acquisto si è rivelato una beffa, a causa del meccanismo che lo regolamenta;

sia pure con una riduzione da 10 a 5 anni, è rimasta in vigore una norma risalente alla fase di dismissione 1996/2001, in base alla quale gli immobili acquistati non possono essere rivenduti prima di 10 anni;

sono praticamente inesistenti le tutele per quanti – non rientrando nelle fasce parzialmente protette e non potendo acquistare l'appartamento abitato – sono (oggi come ieri) in balia di meccanismi che consentono passaggi degli immobili invenduti da una società all'altra senza il «trascinamento» delle garanzie;

gli istituti di credito concedono i cosiddetti mutui agevolati soltanto a chi è in grado di presentare molteplici e valide garanzie, impedendo quindi a migliaia di famiglie di accedere a quei mutui e costringendole a ricorrere a fondi di finanziamento tutt'altro che trasparenti,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non intenda affrontare concretamente le situazioni individuate e denunciate per:

considerare la vendita degli immobili interessati prima alla dismissione e poi alla cartolarizzazione un'unica operazione;

rivedere i costi degli immobili offerti in vendita, prendendo come base i prezzi in vigore fino al 2001, aumentati dell'inflazione programmata, non essendo accettabile che inquilini di immobili vicini – coinvolti in un'unica operazione di vendita iniziata nel 1996 – debbano pagare cifre diverse secondo il momento scelto dagli enti per la vendita;

modificare il citato articolo della legge n. 410/01 per consentire la cessione/vendita degli immobili invenduti alle regioni, che potrebbero garantire gli inquilini (che non hanno acquistato l'immobile abitato) da odiose procedure di sfratto comunque mascherate;

riclassificare tutti gli immobili frettolosamente definiti di pregio per accertare veramente quali rispondano ai requisiti previsti e quali (magari fatiscenti) siano soltanto ubicati in zone centrali;

riconsiderare le norme e le tutele per quanti non sono in grado di acquistare l'immobile abitato, istituendo un'unica fascia che comprende anche percettori di reddito minimi, anziani, famiglie con portatori di *handicap*, inquilini non in condizioni di procedere all'acquisto, con la sola

esclusione di quanti possiedono altre abitazioni o alti redditi superiori ai 35.000 euro. A tutti dovrà essere riconosciuto il diritto di restare nell'immobile per almeno nove anni, pagando regolarmente l'affitto;

modificare le norme – capestro che riguardano i piccoli commercianti che intendono acquistare l'immobile che hanno in affitto, per facilitare l'acquisizione e scoraggiare speculazioni già in atto, grazie a norme perlomeno singolari;

ripristinare urgentemente le norme già approvate dal Parlamento per le abitazioni della difesa, poi decadute con il ritiro del provvedimento da parte del Governo;

cancellare la norma che vieta – dal 1996 – di rivendere l'immobile acquistato per evitare (così è scritto) speculazioni. E' infatti singolare che si possa definire speculazione l'acquisto effettuato, in contanti da taluni e con mutui (quindi in contanti) da altri, solo perché sono stati concessi sconti, previsti peraltro normalmente nel mercato immobiliare per la compravendita degli appartamenti venduti ed occupati da inquilini.

(4-05131)

BIANCONI. – *Al ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. – Premesso che:

il fenomeno delle cosiddette «multe pazze» è dilagato in tutto il Paese, ed in modo particolare nella regione Emilia Romagna;

nel giro di una settimana si sono rivolti al servizio di difesa civica del Comune di Cesena cittadini ai quali erano stati recapitati verbali di accertamento di infrazioni del codice della strada, redatti da vigili urbani ed agenti di polizia stradale di vari Comuni del Centro-Sud per violazioni commesse in quelle città, nelle quali i presunti trasgressori non si erano mai recati;

costoro si trovano nella incredibile situazione di dover pagare la relativa sanzione pecuniaria senza la possibilità di opporsi ai provvedimenti sanzionatori;

considerato che:

tale situazione inaccettabile ed ingiusta è originata da norme legislative, disposizioni regolamentari ed una prassi amministrativa a giudizio dell'interrogante assurda e iniqua;

nello specifico coloro che si sono trovati nella situazione di cui sopra si sono avvalsi della disposizione di cui all'art. 203 del codice della strada, che consente ai trasgressori di proporre ricorso al Prefetto del luogo nel quale è stata commessa la violazione;

pur avendo fornito prove inconfutabili della loro assoluta estraneità al fatto che costituisce infrazione, i cittadini multati si sono visti respingere i ricorsi ed hanno avuto la sgradita sorpresa di essere condannati, in base all'articolo 204 del codice della strada, al pagamento del doppio della sanzione originaria;

arrivati a tal punto gli interessati si sono rivolti all'Autorità giudiziaria ed hanno proposto opposizione davanti al giudice di pace, ma hanno

appreso che competente a decidere il ricorso in opposizione è il giudice di pace del luogo in cui è stata commessa la violazione;

gli interessati hanno dunque proposto ricorso dinanzi al giudice di pace competente per territorio, tuttavia la quasi totalità degli uffici dei giudici di pace dichiara irricevibili i ricorsi spediti tramite il servizio postale, ed anche la prevalente giurisprudenza della Corte di cassazione ritiene che il ricorso deve essere materialmente consegnato al personale dell'ufficio giudiziario;

visto che i cittadini ingiustamente sanzionati dovrebbero recarsi personalmente nelle varie città del Centro-Sud d'Italia per poter depositare in cancelleria il suddetto ricorso, accollandosi una spesa elevatissima,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti intenda adottare il Ministro in indirizzo al fine di porre rimedio alle palesi iniquità sopra evidenziate subite dai cittadini;

quale sia l'opinione del Ministro su un eventuale intervento legislativo che faccia chiarezza su tutta la materia.

(4-05132)

EUFEMI. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

il ruolo tecnico della Polizia di Stato, regolamentato dal decreto del Presidente della Repubblica del 24 aprile 1982, n. 337, è costituito da una consistente aliquota di personale specializzato in vari profili professionali, avente lo scopo di fornire il migliore supporto logistico al personale impiegato nei servizi operativi;

secondo quanto ripetutamente denunciato dal sindacato della Polizia di Stato «Rinnovamento Sindacale per l'UGL», il personale appartenente al ruolo tecnico, nonostante la fondamentale delicatezza ed importanza delle mansioni che è chiamato ad espletare, è afflitto da problemi di varia natura, che sembrano lungi dall'essere risolti;

la lentezza delle pratiche burocratiche atte all'avanzamento in carriera – quelle relative, cioè, allo scrutinio del personale cui spetta l'avanzamento gerarchico per merito assoluto – è tale da far sì che il loro espletamento avvenga con ritardi che vanno addirittura dai 2 ai 4 anni;

tali incredibili ritardi costituiscono un grave danno economico per i dipendenti interessati;

le specializzazioni del ruolo sono inquadrate in profili professionali riconosciuti da un decreto che è da ritenersi, a tutti gli effetti, obsoleto, in quanto non più in linea con le attuali condizioni lavorative in cui opera il personale;

lo stesso personale, essendo impiegato in mansioni decisamente superiori a quelle di appartenenza, richiede, con notevole frequenza e senza successo, il riconoscimento dello svolgimento di mansioni superiori, disciplinate dall'articolo 56 del decreto legislativo n. 29/93, modificato dall'articolo 25 del decreto legislativo n. 80/98 e dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 387/98;

l'aggiornamento professionale è spesso affidato alla buona volontà del personale, il quale deve richiedere l'autorizzazione per la frequenza di corsi in linea con il profilo professionale di appartenenza;

i titoli di specializzazione conseguiti, per quanto riconosciuti da Regioni e Provincie, non vengono registrati nel foglio matricolare personale, come invece sarebbe disposto dal decreto legislativo n. 135/99, se i corsi frequentati non sono disposti dal Dipartimento stesso;

il contesto nel quale è inserito il personale appartenente al ruolo tecnico della Polizia di Stato è assolutamente singolare e trova difficile interpretazione persino in materia di attribuzione della qualifica di agente o ufficiale di Polizia Giudiziaria e di Pubblica Sicurezza, come recita l'articolo 42 del decreto del Presidente della Repubblica n. 337/82, per i dubbi e le incertezze che tale articolo infonde;

diversi altri problemi, oltre a questi citati, generano tra gli appartenenti un forte malcontento, ed impediscono un pieno sviluppo del ruolo tecnico nel fondamentale ordine di sostegno che tale ruolo fornisce all'attività operativa della Polizia di Stato,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda adottare per snellire l'*iter* burocratico relativo all'avanzamento in carriera degli appartenenti al ruolo tecnico della Polizia di Stato;

se non si ritenga quanto meno non più attuale il decreto con il quale sono ad oggi disciplinati i profili professionali degli appartenenti al ruolo;

se non si ritenga opportuno accertare la reale natura dell'articolo 42 del decreto del Presidente della Repubblica n. 337/82 al fine di apportarvi le adeguate modifiche che dissolvano i dubbi e le incertezze cui vanno in contro gli operatori;

quali urgenti provvedimenti si intenda adottare per valorizzare al meglio il ruolo tecnico della Polizia di Stato affinché possa divenire, una volta per tutte, quel reale supporto logistico che era nell'ideale del legislatore all'atto della riforma apportata alla Polizia di Stato nel lontano 1981, anche prevedendo aumenti di organico nei predetti ruoli e bandi di concorso interni ed esterni.

(4-05133)

MONTALBANO. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che, a quanto consta all'interrogante:

a seguito di un banale episodio verificatosi fra tre docenti di un modulo di quarte classi elementari, il Circolo Didattico di Partanna (Trapani) sarebbe stato oggetto di una visita ispettiva che avrebbe dovuto svolgersi per raccogliere gli elementi di fatto e di diritto rientranti nel caso – oggetto dell'indagine;

due delle tre docenti, nel periodo settembre 2002 – aprile 2003, hanno omesso per 69 volte l'una, e per 46 l'altra, di firmare il registro di presenza e trascrivere gli argomenti svolti;

temendo che il dirigente scolastico facesse uso improprio di tale materia, le docenti con alcuni genitori, parenti, amici personali, amici politici e gruppi di solidarietà avrebbero inviato una lettera di protesta al Centro Sevizi Amministrativi di Trapani;

il dirigente avrebbe presentato all'ispettore, su sua specifica richiesta, due relazioni nelle quali sarebbero stati contenuti fatti ed episodi di cui era a conoscenza personale, riguardanti determinati rapporti tra le due maestre e i gruppi dei genitori;

a quanto pare le cose scritte e dichiarate dal dirigente scolastico all'ispettore non avrebbero avuto alcuna rilevanza giuridica, né amministrativa né pedagogica, tantomeno metodologica e didattica;

considerato che:

in data 15 luglio 2003 il dirigente scolastico sarebbe stato invitato dal Direttore generale della Sicilia, in attesa del completamento dell'indagine ispettiva, a recarsi a Palermo per procedere ad un mutamento dell'incarico e ad assegnazione d'ufficio del dirigente in altra località, situata in provincia diversa da quella di titolarità;

la suddetta decisione sarebbe in palese contrasto con l'art. 25 del contratto dei dirigenti scolastici *(Gazzetta Ufficiale* del 14 marzo 2002), che prevede due casi specifici per operare la revoca e rescindere il contratto;

il mutamento dell'incarico proposto si appaleserebbe altresì illegittimo e sconveniente poiché la materia del mutamento è disciplinata da circolare ministeriale nº 49 del 16 maggio 2003 e dall'art. 13 del contratto integrativo nazionale del 23 settembre 2002, può avvenire soltanto su richiesta dell'interessato per l'insorgenza di malattie, per il trasferimento di coniuge e per altri casi previsti da norme speciali,

si chiede di sapere:

sulla base di quali elementi di diritto venga revocato un contratto che doveva dispiegare una durata di cinque anni, così come previsto dalla legge n.145 del 15/07/2002;

se non si ritenga di intervenire al fine di accertare quanto in premessa e ritirare un atto iniquo e illegittimo.

(4-05134)

MALABARBA. – *Al Ministro della difesa*. – Premesso che:

fin dall'11.2.1977 sono state presentate proposte di legge (vedi proposta Accame/Achilli) per risarcire le vittime degli incidenti avvenuti in ambito militare;

sul quotidiano «Avvenire» del 3 agosto 1991 si legge in un articolo dal titolo: «Riforma di leva, indennità per i morti durante la naia» che al Senato è stata approvata *l'una tantum* che risarcisce le famiglie dei giovani morti durante la leva dal 1969 in poi, precisando che: «è stata varata una norma che riconosce e indennizza i familiari dei militari deceduti durante il servizio militare, esclusi quelli in licenza dal 1969 ai giorni nostri». E che «dal gennaio 1992 si potranno spendere i primi cento miliardi di lire cominciando dagli incidenti più lontani nel tempo... Per i risarci-

menti i 50 milioni fissati come *una tantum* per ciascuna famiglia rendono giustizia a tutti i giovani morti in servizio militare, che sono tanti, 3.000 casi negli ultimi venti anni... Quanto alla *una tantum* di 50 milioni a famiglia per i militari deceduti durante i mesi di servizio militare, sia dal 1969. Restano esclusi soltanto i casi avvenuti nei periodi di licenza imputabili per lo più a incidenti stradali»;

sul quotidiano «Il Resto del Carlino» del 24 luglio 1991, nell'articolo dal titolo: «Cinquanta milioni di indennizzo per i militari morti sotto la naia», si legge che «il provvedimento passato alla Camera ora passa al Senato, decorre dal 1º gennaio 1969 e include circa tremila casi di giovani deceduti durante il servizio di leva. Il Presidente della Commissione difesa della Camera, Raffaele Costa, ha rilevato che "entro il 1994 si dovranno però concludere tutte le liquidazioni in pendenza"»;

sul quotidiano «La Gazzetta del Sud» del 5.2.1987 nell'articolo: «Sì di massima alla proposta di legge presentata da 90 parlamentari. Anche i militari suicidi saranno «caduti per cause di servizio». Ai familiari sarà quindi riconosciuta la speciale elargizione che verrà fissata per tutti in cento milioni», si legge: «Anche ai familiari dei militari suicidi sarà concessa la speciale elargizione prevista per i caduti per causa di servizio, questa è una delle novità previste dalla proposta di legge presentata da 90 parlamentari di diversi partiti che ieri è stata esaminata dalla Commissione difesa della Camera, relatore l'onorevole Rebulla. Per tutti l'indennità dovrà essere equiparata a quella prevista per le vittime di attentati terroristici, cento milioni. Attualmente l'elargizione è di 590 milioni limitata appunto alle cause di servizio. Altra novità è la decorrenza del diritto ai benefici». Nel testo si precisa che «i benefici derivanti dall'applicazione della legge decorrono dal 1º gennaio 1969»,

si chiede di sapere quali siano i motivi per cui ad oggi non è stata resa nota la lista nominativa degli aventi diritto, che nel 1991 erano stati conteggiati in circa 3.000. Inoltre, poiché solo una minima parte degli aventi diritto è stata risarcita, si chiede altresì di sapere:

quale fine abbiano fatto le somme stanziate per i risarcimenti;

per quale ragione al 1994 non siano stati completati i risarcimenti;

per quale ragione non sia stata aggiornata la cifra stabilita nel 1979 in 50 milioni, tenuto conto del deprezzamento della moneta;

per quali motivi non sia stata data comunicazione a tutte le famiglie degli aventi diritto.

Si chiede infine di conoscere:

la lista degli aventi diritto dal 1969 ad oggi;

come sia possibile una simile totale trascuratezza da parte dello Stato nei riguardi dei militari che hanno perso la vita durante il servizio.

(4-05135)

MANZIONE. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia*. – Premesso che:

già con atto di sindacato ispettivo n. 4-00493 del 26 settembre 2001 si riportavano le dichiarazioni rese al quotidiano «il Mattino» da parte di tale Angelo Sorvillo, presidente o responsabile di alcune cooperative di parcheggiatori, il quale – rivolgendosi all'avv. Alfredo Messina, allora da poco tempo eletto sindaco di Cava de' Tirreni (Salerno) – lasciava intendere l'esistenza di oscuri patti contratti prima delle votazioni amministrative e, con tono minaccioso, si lamentava «facendo immaginare scenari molto compromettenti per gli attuali amministratori»;

da alcuni giorni il quotidiano «la Città» di Salerno ha cominciato a pubblicare un memoriale, attribuito a tale Vincenzo Lambiase, sempre di Cava de' Tirreni, dipendente del Comune, già cliente ed amico del Messina prima che, per un aspro dissidio riconducibile ad un mancato riconoscimento economico collegato alla ricostruzione della carriera, tra i due scoppiasse un violento alterco;

in particolare, nel ricostruire la vicenda relativa alle elezioni a Cava de' Tirreni, il quotidiano ha pubblicato le seguenti, gravissime e sconcertanti affermazioni:

da «la Città» del 27 luglio: «"Voglio fare queste dichiarazioni per un senso di giustizia". Parole dure quelle con cui inizia il *dossier* a firma di Vincenzo Lambiase, consegnato il 5 luglio alla DIA, alla Procura, al Prefetto alla Corte dei conti, alla Questura, ai carabinieri, alla digos. "Già prima delle elezioni...sono stato chiamato da Messina che mi chiese di stare con lui, di collaborare con lui che mi avrebbe aiutato a riparare tutte le ingiustizie che mi avevano fatto al Comune..." "Mi disse, ti risolverò tutti i problemi...(ma)...dopo la vittoria sono stato abbandonato e non ho potuto più parlare con Messina..." Tante le accuse, in un *dossier* che potrebbe far tremare molti. Lambiase si concentra su quanto accaduto in campagna elettorale quando Giovanni Baldi ritirò la candidatura a sindaco del Polo, lasciando spazio a Messina. Questo episodio è al centro delle accuse di voto di scambio fatte da Angelo Sorvillo per gli affari parcheggi. "Capitò (continua Lambiase nel suo dossier) che il candidato doveva essere il dottore Baldi. Petrillo e Messina mi chiamarono a sera tardi....C'è qualcuno che lo sta forzando (il Baldi), trova la strada lo dovete costringere a non fare il sindaco perché lo devo fare io.»...«All'una di notte mi sono recato a casa del padre di Baldi che conoscevo bene. Gli dissi vostro figlio si deve ritirare da candidato a sindaco...Lui rispose, Enzo (il Lambiase) non ti preoccupare sarà fatto tutto come tu dici. Lasciato il padre, mi sono recato...a casa del dottore Baldi. Gli ho detto che è buono per te se ritiri la candidatura perché le elezioni le deve vincere Messina...Lui si impaurì e disse Enzo non ti preoccupare dobbiamo solo aspettare che faccia giorno. Il giorno dopo Petrillo e Messina si congratularono con me davanti al Comune...e mi dissero sei stato grande"»;

appare evidente, a parere dell'interrogante, che il collegamento fra le dichiarazioni del Lambiase (ove verificate) con quelle già rese pubbliche dal Sorvillo, disegna un panorama onestamente inquietante, giacchè

entrambi lasciano intravedere un «quadro d'insieme» che è fatto di pressioni indebite, promesse illegittime e condizionamenti anomali,

si chiede di conoscere:

se corrispondano al vero le circostanze indicate in premessa;

quali e quante indagini della magistratura siano in corso, anche per verificare prioritariamente con chi si accompagnasse il Lambiase quando esercitò indebite pressioni, dirette ed indirette, sul dottore Baldi per costringerlo – su invito, a suo dire, del Messina – a non presentare la sua candidatura a sindaco nelle imminenti elezioni amministrative del Comune di Cava de'Tirreni;

quali urgenti provvedimenti i Ministri interrogati intendano assumere;

quali urgenti provvedimenti siano stati eventualmente assunti dagli organi istituzionali locali.

(4-05136)

MODICA. – *Ai Ministri delle attività produttive e del lavoro e delle politiche sociali*. – Premesso che:

da molti anni opera nel Comune di Vicopisano (Pisa), Via Vicarese, il calzaturificio «Mary 2000», che occupa al momento 81 dipendenti, quasi tutte lavoratrici esperte nella produzione di scarpe di livello qualitativo medio-buono;

la proprietà del calzaturificio «Mary 2000» fa riferimento all'imprenditore Luciano Baracchini il quale, qualche anno fa, delocalizzò gran parte della produzione in Ungheria per usufruire del minor costo del lavoro in quel paese, mutando anche la ragione sociale della società e trasferendone la sede in Ungheria;

a metà giugno l'imprenditore Baracchini, tramite i giornali locali, annunciava la sua intenzione di ridurre il personale nello stabilimento di Vicopisano potenziando l'attività produttiva nello stabilimento ungherese, causando gravi preoccupazioni ai lavoratori, alle loro famiglie, all'intero contesto sociale del comprensorio pisano;

il 7 luglio 2003, in un confronto con la rappresentanza sindacale unitaria e con i sindacati, l'imprenditore manifestava un'altra e più grave intenzione, quella di cessare del tutto l'attività produttiva sia in Italia che in Ungheria (Paese che sta per entrare nell'Unione europea), probabilmente in prospettiva – a seguito di un viaggio di lavoro in Cina – di trasferirla per intero in quel Paese asiatico, di cui è noto il bassissimo costo del lavoro anche per la frequente mancanza di ogni protezione dei diritti dei lavoratori e dell'ambiente;

i lavoratori e le lavoratrici del calzaturificio «MARY 2000» sono entrati in agitazione per difendere il loro posto di lavoro, riunendosi in assemblea e ricevendo l'immediata solidarietà del Comune di Vicopisano e dei molti comuni del circondario da cui essi provengono, oltre che della Provincia di Pisa;

le amministrazioni locali interessate hanno convocato un tavolo di lavoro permanente di sostegno e coordinamento delle iniziative a salvaguardia dell'occupazione;

in un secondo incontro del 23 luglio 2003 è apparso chiaro, e riconosciuto dalla medesima parte datoriale, che l'andamento produttivo fino a tutto il 2002 è stato in linea con gli obiettivi programmati dell'azienda, e si è quindi convenuta una pausa di riflessione dell'azienda per studiare un'eventuale riorganizzazione;

nello stesso incontro rappresentanza sindacale unitaria e sindacati hanno comunque proposto all'azienda, nel caso ritenesse di procedere sulla strada dei licenziamenti, di attivare una richiesta di cassa integrazione al fine di attutire il pesante impatto sociale sulla vita dei lavoratori e sull'occupazione dell'area territoriale,

si chiede di sapere:

quali atti i Ministri in indirizzo ritengano di poter compiere per favorire una positiva soluzione della vertenza a salvaguardia dell'occupazione nel comprensorio pisano, dell'esperienza tecnica e delle capacità qualitative dei lavoratori e delle lavoratrici della «Mery 2000», del buon livello qualitativo e quantitativo dei prodotti del calzaturificio;

se ritengano di poter garantire, nel caso che l'impresa procedesse a licenziamenti, la cassa integrazione o altri ammortizzatori sociali per venire incontro alle gravi difficoltà sociali ed economiche dei lavoratori posti in mobilità e delle loro famiglie;

quali provvedimenti abbiano allo studio per poter fronteggiare le difficoltà, sia attuali che facilmente prevedibili nel prossimo futuro, di alcuni settori produttivi tradizionali italiani (tra di essi, in particolare, il settore moda e quindi calzaturifici, maglierie, etc.) nel processo di globalizzazione in atto, con l'aggressiva presenza economica della Cina e di altri paesi asiatici, che si unisce al processo di allargamento dell'Unione europea che include paesi cui finora si era talora rivolta l'imprenditoria italiana in cerca di aree produttive più convenienti.

(4-05137)

PAGLIARULO. – *Ai Ministri delle attività produttive e del lavoro e delle politiche sociali*. – Premesso che:

il 19 giugno 2003 la società metalmeccanica «Veam» – specializzata nella produzione di componenti per aerei, treni e nella realizzazione di fibre ottiche – che in Italia ha uno stabilimento ad Arese (Milano), con circa 250 dipendenti, ha comunicato ai sindacati la richiesta di 140 esuberi fra impiegati e operai, motivando tale decisione «con trasferimenti di produzioni in Germania, Francia e Cina»;

da notizie sindacali si apprende che i suddetti trasferimenti sono dovuti non al costo del lavoro, ma all'utilizzo di impianti più moderni e automatizzati;

la «Veam» recentemente, dopo un precedente passaggio di proprietà, è stata acquisita dalla multinazionale americana «Itt Cannon»,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno convocare un tavolo di trattativa capace di individuare soluzioni alternative a quelle prospettate dall'azienda, a tutela degli attuali livelli occupazionali, a difesa dei diritti e della dignità dei lavoratori, utile per conoscere il reale piano industriale dell'azienda e per garantire la continuità produttiva dello stabilimento.

(4-05138)

FORMISANO. – *Ai Ministri per gli affari regionali e per la funzione pubblica*. – Premesso che:

nel luglio 2001 la Giunta della regione Lazio ha varato un regolamento in base al quale i dipendenti con un'anzianità di otto anni di servizio precedente al 1981 potevano presentare domanda per avanzare in carriera e arrivare fino alla dirigenza, senza sostenere un concorso pubblico;

sono state presentate circa 2.300 domande da parte dei dipendenti regionali;

una Commissione di esperti esterni nominata dal Presidente della Regione ha esaminato queste domande, stabilendo che 1.294 potevano essere accolte;

la suddetta Commissione ha adottato criteri discutibili nel calcolare l'anzianità di servizio;

al termine di questa selezione, nel mese di dicembre 2002 la Giunta della regione Lazio ha promosso al ruolo dirigenziale circa 480 dipendenti, di cui alcuni già in pensione;

il sindacato dei dirigenti regionali ha stigmatizzato questo episodio e, riportando la notizia sui maggiori quotidiani nazionali, ha accusato la Giunta Regionale di aver provveduto alle suddette promozioni in mancanza di requisiti;

lo stesso sindacato ha chiesto al TAR del Lazio l'annullamento di questi provvedimenti;

il numero di dirigenti della regione Lazio appare quindi sproporzionato e ben lontano dalle reali esigenze, tant'è vero che la Regione ha provato a decentrarli presso Enti Locali minori,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non intendano verificare gli episodi descritti;

se i Ministri non intendano adottare misure per accertare se siano stati violati i principi di buona amministrazione sanciti dalla legislazione italiana e se le assunzioni abbiano comportato un inutile spreco di ingenti risorse pubbliche, per soli motivi clientelari.

(4-05139)

FORMISANO. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca*. – Premesso che:

il decreto ministeriale del 20 febbraio 2002 ha previsto l'attivazione di corsi SSIS di 800 ore finalizzati «al rilascio delle abilitazioni

per l'insegnamento nelle classi con alunni in situazione di handicap» e rivolto ai docenti abilitati in canali diversi;

il decreto del Direttore Generale del personale della scuola e dell'amministrazione 17 aprile 2003, avente ad oggetto l'integrazione e l'aggiornamento delle graduatorie permanenti per il personale docente ed educativo per l'anno scolastico 2003/2004, non prevede alcuna disposizione per coloro che frequentano i suddetti corsi di specializzazione per l'attività didattica di sostegno di 800 ore;

gli insegnanti precari iscritti al corso di specializzazione di 800 ore si sono quindi visti negare la possibilità di essere inseriti nelle graduatorie previste dal suddetto decreto dirigenziale;

gli insegnanti che stanno frequentando il corso SSIS di 800 ore attivato dall'Università di Udine si sono rivolti al Ministro in oggetto, facendo presente questa situazione;

gli stessi insegnanti hanno esposto il loro problema anche al Partito Italia dei Valori e al suo Presidente On. Antonio Di Pietro,

l'interrogante chiede di sapere come il Ministro in indirizzo valuti la possibilità di modificare il decreto dirigenziale del 17 aprile 2003, affinché coloro che conseguiranno il titolo di specializzazione per attività didattica di sostegno attraverso i corsi SSIS di 800 ore, almeno entro il 30 giugno 2003, possano essere inseriti con riserva nella graduatoria permanente per l'anno scolastico 2003/2004.

(4-05140)

FORMISANO. – *Al Ministro dell'interno*. – Premesso che:

il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco svolge una funzione insostituibile a tutela e protezione dei cittadini, e ciò si rivela ancor più evidente in caso di emergenze, quali incendi, terremoti e alluvioni;

lo stesso Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco opera attualmente in condizioni non ottimali, in quanto dispone di un organico sottodimensionato, con strutture, attrezzature, equipaggiamenti e automezzi non adeguati ad affrontare le emergenze di difesa civile;

i piani e le politiche predisposti dall'attuale Governo nei confronti del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, in ultimo i «Nuclei batteriologici, chimici e radioattivi – NBCR» e il progetto «Italia in 20 minuti», non sono stati ancora realizzati, e in ogni caso verrebbero a gravare in parte sulle casse degli Enti Locali;

il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco appare ancora privo di una pianta organica, adeguata e coerente alle esigenze del territorio nazionale;

ogni anno il personale dei Vigili del Fuoco è vittima di migliaia di incidenti sul lavoro, alcuni anche mortali;

nel concorso pubblico per Vigili del Fuoco del 1998 circa 3.000 giovani sono risultati idonei, e da allora aspettano di essere regolarmente assunti;

il comitato spontaneo «Concorso a 184 posti di Vigile del Fuoco» si è rivolto nei mesi scorsi al Partito Italia dei Valori e al suo Presidente onorevole Antonio Di Pietro, esponendo la loro situazione,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro non intenda procedere alla verifica della dotazione di organico, di strutture e attrezzature attualmente a disposizione del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, in modo da pervenire al più presto a una adeguata pianta organica, rispondendo in questo modo a un'esigenza avvertita come urgente e indispensabile da parte del personale del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;

se il Ministro non ritenga opportuno assumere i giovani risultati idonei nel concorso a Vigili del Fuoco del 1998, prima di procedere ad emanare nuovi bandi di concorso.

(4-05141)

FORMISANO. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali, dell'economia e delle finanze e della giustizia*. – Premesso che:

l'ANICI, Associazione nazionale invalidi civili e cittadini anziani, è un'ONLUS con sede centrale in Roma e con diversi comitati regionali e provinciali sparsi in tutto il territorio nazionale;

la stessa associazione, attraverso le disposizioni a favore delle associazioni nazionali di promozione sociale, tra cui la legge n. 616/77 e successive, ha ricevuto dalla Presidenza del Consiglio dei ministri ingenti contributi;

in particolare, risulta che dal 1991 al 1999 l'ANICI abbia ricevuto dalla Presidenza del Consiglio quasi 4 miliardi di lire;

nel 1997 i signori Fiorella Mori, Riccardo Nucci, Roberta Basso e Maria Luisa Marzari, rispettivamente Presidenti dei comitati provinciali ANICI di Padova, Lucca, Udine e Rovigo, non ricevendo mai, anche dietro richiesta, alcun rendiconto della gestione ANICI a livello nazionale, né tantomeno bilanci di previsione, hanno presentato una denuncia – querela presso il Tribunale di Roma nei confronti dell'allora Presidente Nazionale ANICI, signor Costantino Rossi, per i reati di falso in bilancio, false dichiarazioni, false scritturazioni contabili, truffa nei confronti dello Stato e degli stessi querelanti;

nel maggio 1999 il signor Costantino Rossi venne sostituito nelle sue funzioni, per motivi di salute, dal vice presidente Carmine De Ioris;

ancora oggi, dopo 6 anni da queste denunce, l'inchiesta alla Procura della Repubblica di Roma non si è chiusa, nonostante i ripetuti solleciti dei querelanti;

negli anni scorsi l'onorevole Cè, con interrogazione a risposta orale (5-08555 del 2000), e l'onorevole Bosco, con interrogazione a risposta scritta (4-30662), interrogavano il ministro Livia Turco per avere chiarimenti sul modo di gestire i finanziamenti pubblici concessi all'A.N.I.CI., ricevendo risposte ritenute non esaurienti,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri siano a conoscenza della suesposta situazione e se non intendano verificare la regolarità dei contributi versati fino adesso dalla Presidenza del Consiglio dei ministri alla Direzione nazionale dell'ANICI,

nonché l'esistenza dell'indispensabile requisito della corretta tenuta dei libri contabili da parte della stessa Direzione;

se i Ministri, trattandosi di erogazione di contributi dalla Presidenza del Consiglio, non intendano invitare le autorità preposte a chiudere al più presto le suddette inchieste aperte nel 1997.

(4-05142)

BOBBIO Luigi. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali*. – Premesso:

che La Certosa di San Giacomo, importante bene storico-artistico presente nell'isola di Capri, versa in uno stato di degrado architettonico;

che nel 1999 il Centro studi ed iniziative «Capri domani», presieduto dall'avvocato Vittorio Lagani, organizzò un convegno per chiedere lo stanziamento di fondi per il recupero dei beni artistici di Capri;

che nella legge finanziaria del 2001, con un emendamento presentato da parlamentari di AN, vennero stanziati complessivamente quindici miliardi per il recupero dei beni culturali ed artistici di Capri, e che dieci di essi vennero destinati esplicitamente alla Certosa di San Giacomo;

che l'8 agosto 2002 venne sottoscritta una convenzione tra il Ministero per i beni e le attività culturali e l'istituzione «Cultura Capri» per l'utilizzo della Certosa di San Giacomo per la realizzazione di eventi culturali di prestigio, e che secondo i termini della convenzione entro un anno doveva essere costituita una associazione a cui affidare la gestione pratica;

che il 30 marzo 2002 venne costituta *ad hoc* l'associazione «Capri Island», che subentrò all'istituto «Cultura Capri» nella convenzione con il Ministero per i beni e le attività culturali;

che l'associazione «Capri Island» non ha potuto organizzare eventi di nessun tipo dato lo stato di abbandono architettonico della Certosa;

che nel giugno 2002 la Sovrintendenza al patrimonio storico e artistico di Napoli presentò un progetto di massima, dell'importo di quarantadue miliardi, per il recupero architettonico del complesso della Certosa, e che dato lo stanziamento di dieci miliardi si impegnò a presentare un progetto per il primo stralcio dei lavori entro il novembre successivo;

che, a quanto consta all'interrogante, il 25 settembre 2002 il Sovrintendente al patrimonio storico e artistico di Napoli, architetto Enrico Guglielmo, comunicò al Ministero, tramite lettera con protocollo n. 10680, che «la progettazione definitiva ed esecutiva in fase avanzata prevede anche i primi lavori necessari all'immediata utilizzazione del chiostro grande e dei percorsi di accesso»;

considerato che a tutt'oggi non è stato ancora presentato dalla Sovrintendenza al patrimonio storico e artistico di Napoli al Ministero dei beni culturali ed ambientali, nessun progetto definitivo sui suddetti lavori,

l'interrogante chiede di sapere se e quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda esperire affinché possano iniziare i lavori per il consolidamento ed il restauro della Certosa di San Giacomo, e quali provvedimenti si intenda assumere nei confronti dell'operato, quantomeno manchevole, del predetto Sovrintendente ai beni artistici e storici di Napoli.

(4-05143)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-01206, del senatore Turroni, sull'operato della Calcestruzzi del Savio spa nel comune di Cesena.

Errata corrige

Nel Resoconto sommario e stenografico della seduta 454ª seduta pubblica, di mercoledì 30 luglio 2003, nell'intervento del senatore Ferrara:

a pagina 39, il terzo capoverso deve leggersi come segue: « Il Documento è stato pensato da Ugo La Malfa in un momento di Governo monocolore democristiano e – secondo un'interpretazione forse troppo personale, ma che vedo comunque, leggendo, condivisa da molti altri – nella sua seconda parte, quella relativa alla definizione della manovra, è stato inventato per esaltare, in fin dei conti, il potere del Parlamento in quella che allora, più che adesso, era una democrazia fortemente parlamentare.».

A pagina 41, alla seconda riga del terzo capoverso, le parole: «per gli anni 1996-2002» devono leggersi: «per gli anni 1996-2001».